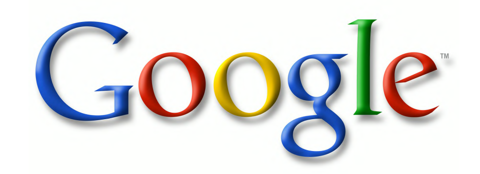
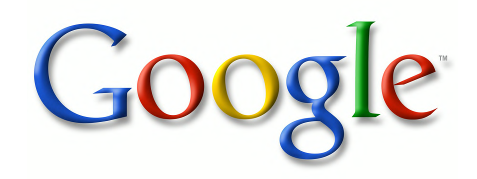




ARTHUR BUIES

RECITS
DE VOYAGES



ÉC[...] [...]E [...]AVA[...]

CL[...] [...]RANÇAISE

4ième Groupe

1er PRIX

Géographie 3ième pri-
maire 2ème accessit

ACCORDÉ à

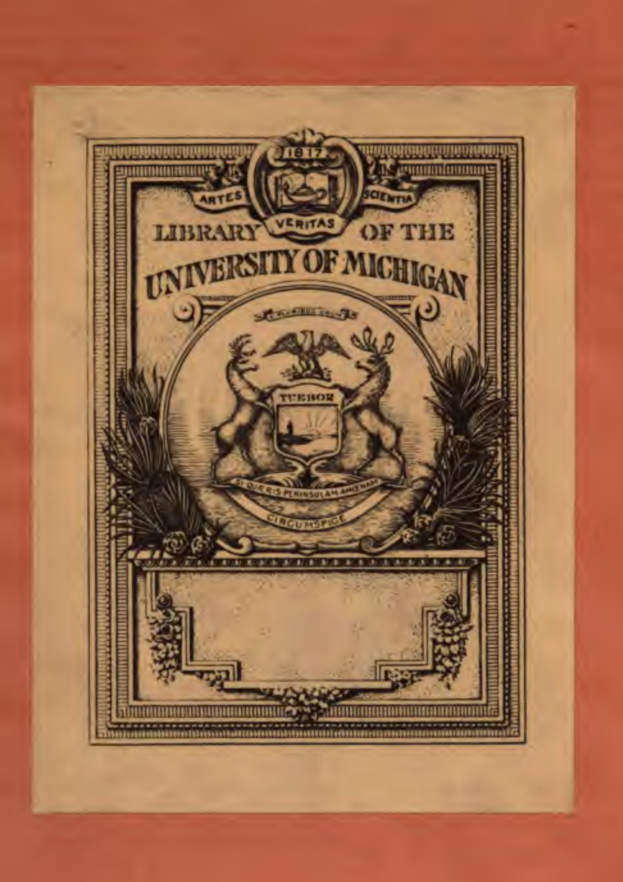
Melle Blanche

le 15 juin 1892.

TH. G. ROULEAU, P[...]
Principal.

£0 7s

F


1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE

1.75

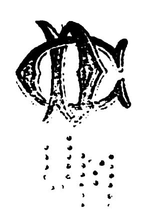
ARTHUR BUIES

RÉCITS

DE

VOYAGES

SUR LES GRANDS LACS.—A TRAVERS LES LAURENTIDES.—
PROMENADES DANS LE VIEUX QUÉBEC



QUÉBEC
TYPOGRAPHIE DE C. DARVEAU
82, rue de la Montagne
—
1890

SUR

LES GRANDS LACS

CHAPITRE I.

LES MILLE-ILES

I.

Le voyageur, qui veut remonter le Saint-Laurent, à partir de Montréal, et suivre l'ancienne route des lacs, illustrée par tous les chercheurs et découvreurs du dix-septième siècle, seule route qui fût pratiquée et possible, même jusqu'au milieu du siècle actuel, prend rarement le bateau à Montréal même, à moins qu'il veuille subir le long et fastidieux passage du canal Lachine, et perdre une demi-journée dans un voyage qui n'offre que peu de pittoresque et qu'un médiocre intérêt. Il laisse le bateau partir de Montréal à neuf heures du matin, et le retrouve, trente-six milles plus loin, à Coteau-du-Lac, où il s'est rendu par le train de cinq heures, de l'après-midi.

Coteau-du-Lac, dont les Anglais ont fait " Coteau-Landing", est la véritable tête de navigation des voyages pour ce qu'on appelait autrefois les " pays d'en haut ". On en part, vers sept heures du soir, et l'on entre immédiatement dans le beau lac Saint-François, qui a une longueur d'environ quarante milles, au bout desquels on arrive à la première étape, qui est Cornwall, petite ville qui n'a guère plus de six à sept mille habitants, mais qui jouit d'une grande importance à cause de ses manufactures et de ses usines.

Il y demeure bon nombre de Canadiens-français. On sait du reste que les comtés ontariens, qui avoisinent notre province, tels que ceux de Glengary, Prescott, Russell, Carleton, Renfrew, tendent à devenir de plus en plus français. C'est grâce à cette invasion graduelle, sans ralentissement, comme sans dessein préconçu ni arrêté, mais régulière et sûre, de notre population, qui s'épanche sur les extrémités et les côtes de la province-sœur, y adhère et glisse de là sur tous les membres et le reste du corps, par petites ondes de plus en plus grossissantes.

C'est ainsi qu'en 1876, neuf comtés voisins de notre province, (Glengarry, Cornwall, Stor-

mont, Dundas, Prescott, Russell, Carleton, South Leeds) qui ne comptaient, réunis, qu'une population française de 25,466 âmes, en comptaient 41,674 en 1881, augmentation de plus de seize mille âmes en cinq ans ! Et cela, dans un milieu hostile, ou du moins nullement favorable aux progrès de ceux de notre origine !

II

Cornwall est situé au pied du rapide du Long-Sault. C'est près d'ici que la ligne frontière des Etats-Unis s'étend, pour la première fois, jusqu'au fleuve, par l'Etat de New-York, qui borde toute la rive sud du lac Ontario ; plus loin, elle sera continuée par les Etats de Pennsylvanie et d'Ohio, dont les vastes corps s'allongent jusqu'aux bords du lac Erié. Désormais, le fleuve, à mesure que nous le remonterons, aura donc d'un côté, à droite, une rive canadienne, et de l'autre côté, à gauche, une rive américaine.

Nous allons entrer ici dans le canal de Cornwall, afin de remonter le rapide du Long-Sault, de neuf milles de longueur, rapide toujours en colère et toujours bondissant, qui jaillit, éclate,

comme la bave de quelque immense monstre souterrain, et couvre de son écume furieuse les rochers qui lui résistent, le repoussent et le brisent dans son fougueux élan.

Cette navigation en canal, fastidieuse, coupée d'une douzaine d'écluses, va nous prendre plus de douze heures, après quoi nous atteindrons le rapide du Galop, qui n'est rien en comparaison du précédent, mais qui a l'honneur de clore la série des rapides du Saint-Laurent. Le Galop franchi, nous voguerons enfin librement dans le noble fleuve, jusqu'à ce que nous atteignions Prescott, à trente-huit milles en amont de Cornwall.



Prescott est dans le comté de Grenville et est remarquable par tout ce qui empêche de l'être.

Tout ce que j'en connais, c'est d'y avoir passé, plus d'une fois, des nuits entières à attendre le train du Grand-Tronc ; celui-ci ne faisait jamais autre chose que d'être en retard, à cette époque où il n'y avait pas d'autre moyen de se rendre de Montréal à Ottawa qu'en passant par Prescott,

ce qui avait simplement pour effet de doubler la longueur du trajet.

Il n'y a pas encore dix ans de cela, et déjà il s'est construit, depuis, deux nouvelles voies ferrées, qui mènent directement à la capitale fédérale ; l'une, le chemin de fer du Nord, devenu une section du Pacifique, l'autre, le Canada Atlantique, qui traversait, jusqu'à ces dernières années encore, un pays presque entièrement sauvage, à partir de Coteau-du-Lac.

—

La petite ville de Prescott, qui n'a guère plus de quatre mille habitants, a l'avantage d'être située en face d'Ogdensbourg, ville charmante de l'Etat de New-York, de l'autre côté du fleuve, où la plus grande partie des dits quatre mille habitants de Prescott passent presque tout leur temps. Notons qu'avant d'arriver à Prescott, nous avons passé, à l'île de la Cheminée, les ruines d'une vieille fortification française, et que, trois milles plus haut, nous avons vu la pointe du " Moulin à Vent ", (Windmill Point), où se trouvent les ruines d'un vieux moulin, dans le-

quel les patriotes de " 37 ", sous la conduite de Von Schultz, un exilé polonais, s'étaient retranchés, mais d'où ils ne tardèrent pas à être délogés, avec de grandes pertes, peu de temps après.

A vingt milles de Prescott, on atteint Brockville, ainsi nommée en l'honneur du général Brock, qui reçut la mort sur les hauteurs de Queenstown, dans la guerre de 1812.

C'était le 13 octobre de cette même année. Le général américain Van Renselaër avait rassemblé ses troupes à Lewiston, petit village, aujourd'hui ville, situé sur la rivière Niagara, vis-à-vis de Queenstown. Au point du jour il franchit la rivière et gagna les hauteurs de Queenstown, malgré le feu de l'artillerie anglaise, qui brisa plusieurs de ses barges, et malgré les attaques de la milice et d'une compagnie d'infanterie qui voulurent s'opposer à la descente. Le général Brock était à Niagara, quelques milles au-dessous. Il accourut au bruit de la canonnade, rallia les grenadiers et les conduisit lui-même contre les hauteurs. Il aurait peut-être repris le terrain perdu si, en ce moment, il n'avait été atteint d'une balle qui le tua raide, en lui trouant la poitrine.

Brockville a une population d'environ dix mille âmes et est remarquable pour son beurre. On en expédie une grande quantité dans toutes les provinces, particulièrement dans le temps des élections. Disons néanmoins qu'il existe aussi à Brockville des fonderies, des usines pour la construction des locomotives, des machines de toute espèce, et, en dernier lieu, des laboratoires servant à la fabrication de l'acide sulfurique et du superphosphate de chaux, pour lesquels on trouve les matériaux dans les environs.

Brockville est une petite ville très animée, paraît-il, et dont les habitants pratiquent le *go ahead* avec ardeur.

Faisons encore vingt-cinq milles et nous atteindrons, sur le côté américain, Alexandria Bay, bâtie sur un entassement de rochers, en plein milieu des Mille-Iles.

III

Si l'on peut dire d'un endroit que la nature lui a donné le vif éclat et les traits pétillants de la coquetterie animée, en même temps que la séduction et la grâce de la beauté féminine, c'est bien de celui où nous sommes maintenant.

Il est impossible d'imaginer rien d'aussi pittoresque que ce groupement, fait comme au hasard et cent fois répété, d'ilôts, de toute forme et de toute grandeur, qui émergent à travers les flots dorés, comme des nids remplis de mousse et de sapinage, ruisselants de fraîcheur et de verdeur, sous un ciel d'azur et de pourpre.

Ces ilôts, qui ne sont souvent qu'un rocher au travers duquel ont poussé quelques sapins, épinettes ou bouleaux, ont pris à loisir, suivant leur bon plaisir et le plus arbitrairement du monde, toutes les positions qu'ils ont voulues dans notre grand fleuve, bon et facile comme un géant, et l'ont forcé à se créer une foule de chenaux qui courent dans tous les sens, et qui, à chaque instant, apportent quelque surprise nouvelle au regard enchanté et ravi.

En parcourant leurs multiples dédales, le bateau semble errer comme à l'aventure, ou s'être égaré sans pouvoir retrouver sa route. On perd de vue les deux rives ; il n'y a plus de flèuve, pour ainsi dire, mais un fouillis de passes, au milieu desquelles le vapeur s'engage en tournant, contournant, revenant, retournant, comme s'il faisait un jeu de zigzag affolé. Quelquefois il glisse si près des îles qu'on peut jeter un caillou sur leurs

rives; d'autrefois, le passage semble positivement arrêté devant soi, lorsque, tout à coup, par un simple mouvement du timonier, le bateau tourne brusquement et de nouveaux aspects se découvrent.

C'est une féerie continuelle, un changement à vue et incessant de décors, toujours de plus en plus surprenants. On est transporté, ému; le cœur, rempli d'une ineffable jouissance, peut à peine se contenir dans la poitrine, et il éprouve ce saisissement, ce resserrement qui accompagne les émotions trop vives et trop répétées, ou bien encore une sensation comme celle d'une course rapide, dans l'air frais du matin, sur un coursier vaillant.

Parfois, après être sorti vivement d'une passe étroite, on se trouve en présence d'une espèce de petit lac; les îles forment cercle et permettent un instant au fleuve de s'épanouir. Alors, on ne sait plus de quel côté porter les yeux; le regard est sollicité en même temps tout autour de ce cercle de feuillage ensoleillé et de rochers accroupis dans les postures les plus fantastiques. Puis, en un clin d'œil, on est sorti de ce petit espace laissé libre pour permettre au fleuve de respirer, et l'on se trouve de nouveau dans le fouillis

inextricable des ilôts ameutés sur sa route. Le bateau recommence ses mouvements, que chaque minute voit changer ; il a l'air ahuri, ne plus savoir où aller, et, de guerre lasse, prendre un dernier élan pour en finir. Mais une main sûre le guide. Encore une fois il a tourné un petit groupe d'ilôts qui se dressaient tout droit devant lui, dans une attitude provocatrice, et le voilà qui navigue à l'aise, dans un chenal élargi.

Et cela dure deux heures, deux heures d'émotions, comme on en éprouve rarement dans la vie, malgré leur fuite rapide de l'âme et le torrent qui les emporte l'une après l'autre Pour moi, malgré les six années qui me séparent du jour où je vis pour la première fois les Mille-Iles, je m'y reporte encore par la pensée et je sens s'agiter en moi plusieurs des impressions qui me donnèrent deux heures de ravissement ; je me retourne vers ce rayon fugitif qui descend de plus en plus sur l'horizon lointain, mais qui, en s'affaiblissant, laisse une clarté douce comme un souvenir heureux.

***

Alexandria Bay, située sur la rive américaine, en présence des Mille-Iles, participe de leur

étrange beauté et de la physionomie générale de ces lieux, les plus pittoresques de tout le haut Saint-Laurent. C'est en même temps un petit port, d'où partent et où arrivent incessamment de jolis yachts à vapeur, portant les joyeux promeneurs et promeneuses qui viennent passer quelques jours ou quelques semaines dans ce charmant séjour. On les voit se glisser encore dans les ruelles et les sentiers qui divergent de la rive, à travers les rochers couverts de sapins où drapés d'arbustes divers. Près des quais, deux grands hôtels, style moderne, avec galeries circulaires très larges, terrasses et jardins, donnent une idée lointaine des stations d'eau de la Méditerrannée. En face, de nombreux ilôts, plus ou moins grands, tout couverts de cottages, les uns nus, les autres vêtus de sapins et de trembles, au milieu desquels circulent toute sorte de petites embarcations. L'air, obligé de prendre sa course dans le dédale des passes, arrive par bouffées remplies de délicieuses senteurs, où se mêlent les parfums des arbres et les fraîches émanations du fleuve. Ce coin de terre ravissant évoque nombre de ressemblances dans l'esprit ; tantôt on se croirait au bout de l'île d'Orléans, et tantôt, pour peu que l'on détourne le chemin, on se croirait à Tadoussac, à voir les nombreuses petites criques

qui déchirent le rivage, et que décorent de minuscules cottages, à l'air presque mystérieux. La vie, la gaieté, le plaisir débordent de tous côtés et font retentir l'air de joyeux éclats, qui sont comme l'écho de la fanfare qui est dans tous les cœurs.

—

Le plus grand et le plus élégant des deux hôtels ci-dessus mentionnés s'appelle le "Thousand Island House"; c'est bien le moins. Presque en face de lui, au beau milieu du fleuve, se dresse un tout petit ilôt, surmonté d'un phare. Il est trop petit pour être tout seul : aussi l'a-t-on relié par une chaussée à deux autres petites îles, qui lui servent de protectrices. Tout autour le vent mugit et le fleuve bouillonne ; puis il s'élargit subitement, de façon à ce que l'on ait comme un aperçu fugitif de la rive canadienne ; mais c'est là encore une de ces plaisantes illusions, comme il en naît à chaque instant dans cet endroit unique. Cependant, si l'on se donne beaucoup de mal, si l'on fait bien des pas en avant, en arrière, à droite et à gauche, si l'on se penche, si l'on se redresse et si l'on fixe obstinément les yeux devant soi, on arrive à sai-

sir un léger fragment de la rive canadienne laquelle paraît assez rude, généralement plate, ne dessinant au loin qu'un monticule tout petit, tout confus, tout ennuyé de se trouver ainsi seul sur une rive qui ne sait que s'abaisser devant les flots pourtant peu redoutables du Saint-Laurent.

***

Parmi tous ces cottages qui fourmillent sous le regard, il en est que l'on dirait sortir de l'eau, tant est petit l'ilôt sur lequel ils sont construits ; ils se tiennent là-dessus comme par miracle, et cependant ils sont habités ; c'est une manière d'être original à l'Américaine. Sur l'un de ces ilôts, de moyenne dimension, et qui offre au regard un pan de rocher lisse et vertical, on lit, écrit en grosses lettres blanches, le nom de *Cuba* ; sur un autre, celui de *Louisiane*. D'autres sont assez grands pour porter de beaux arbres et même des pelouses d'un riche gazon, sur lequel les rayons du soleil impriment des tons flottants et des nuances qui se jouent parmi les touffes d'herbe sans cesse agitées par la brise. Enfin l'on sort de ce fouillis de rochers capricieux, qui ont l'air d'émerger de l'onde l'un après l'autre, pour

regarder passer le steamer à mesure qu'il avance ; on entre dans un étroit passage, tout le long duquel une double rangée d'îles semble faire la haie, puis tout à coup, sans que rien en avertisse, on se trouve en présence du fleuve libre, large de plus de deux milles, écoulant à petits flots l'énorme masse d'eau qu'il reçoit des grands lacs, et qu'il ira engloutir quelques jours après dans l'abîme de l'Atlantique.

—

Cependant, l'œil découvre encore à droite une nouvelle île, mais cette fois grande, large, portant à peine quelques rochers isolés et couverte d'une magnifique forêt, à travers laquelle circulent de belles routes qui semblent distribuées symétriquement. C'est le parc des Mille-Iles, une création ingénieuse, qui fait voir combien il est facile de tirer parti des beautés de la nature. Vu de loin, ce parc a l'aspect d'un petit Eden, et en vérité, il en a bien toutes les séductions, tous les attraits et peut-être tous les dangers Deux beaux hôtels, dont l'un est situé sur une toute petite île voisine, sont à chaque extrémité du parc ; nous voyons cela de loin ; puis le

bateau file vers Kingston, en longeant la rive canadienne, qui descend vers le fleuve en pente douce, revêtue de champs de moisson et d'une profusion d'arbres qui, tantôt, se présentent comme une longue frange sur le bord de l'eau, et tantôt comme de gracieux bouquets distribués çà et là par la nature, avec un art bienveillant, pour le plaisir des yeux. Au loin, à gauche, la rive américaine apparaît très basse, très insignifiante, dépourvue de tout pittoresque. Heureusement que nous ne sommes pas encore annexés !

CHAPITRE II

KINGSTON

Nous voilà arrivés à Kingston, la troisième ville militaire du Dominion, qui ne cède le pas qu'à Québec et à Halifax. Elle s'élève à l'extrémité supérieure du fleuve, au fond d'un havre formé par la rivière Cataraqui, qui débouche ici dans le lac Ontario. Il est aujourd'hui

dimanche. Grand Dieu ! voilà une chose terrible. Arriver dans une ville d'Ontario le dimanche, cela équivaut à un suicide partiel, mais qui n'est pas moins douloureux qu'un suicide complet et bien ménagé. Heureusement qu'on en repart aussi bien ce jour-là qu'on y arrive ! Nous avons déjà fait cent soixante-douze milles. Désormais le fleuve est chose du passé ; nous ne verrons plus que le ciel et l'eau, deux grandes choses, mais dont l'une est trop loin, et l'autre souvent trop près.

—

Kingston est une ville qui a joué un rôle assez considérable dans les annales militaires du pays, notamment en 1812, lors de la guerre entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis. Elle devint alors la rivale de Sacketts Harbour, port également fortifié, sur la rive américaine du lac Ontario.

Le recensement de 1881 donne à Kingston une population de 14,091 habitants. Elle en avait 12,407, dix ans auparavant, en sorte que, pendant les dix années écoulées de " 71 " à " 81 ",

elle n'a augmenté que de 1,684 âmes. C'est là l'allure commune aux petites villes fortifiées. Elles étouffent dans leurs enceintes de granit. Comment peut-on se développer et marcher à pas rapides dans le progrès, quand il faut pour cela enjamber par dessus des batteries et escalader des bastions, des barbacanes et des murs et contremurs qui vous barrent le chemin de tous les côtés ?

Voyez par exemple Québec. On est là sur un roc. Cela n'était pas suffisant. Il a fallu mettre sur ce roc d'autres rochers, mais ceux-ci taillés, découpés et disposés selon les règles, pour effrayer les Américains avec symétrie. On n'y peut risquer un pas sans se heurter, dans tous les sens, à un cercle de remparts inviolables autant qu'impuissants, auxquels on ne saurait faire la plus petite égratignure sans manquer de loyauté ; et si l'on arrive à se sauver par les portes, qui ne sont que des trous dans les remparts, c'est pour tomber sur les barrières, un demi-mille plus loin. Comment s'allonger ou s'étendre, dans un sens ou dans un autre, quand on ne peut même pas tourner le cou sans se cogner le nez sur quelque chose de fédéral ou d'impérial, qui fait que nous sommes comme des étrangers dans notre

propre ville et que nous n'y habitons, pour ainsi dire, que par tolérance ?

Fortifiée ! Kingston l'est pour le sûr. Il y a un fort sur la pointe Mississaga et tous les points accessibles sont protégés par des batteries. Il y a en outre des ouvrages militaires considérables à la pointe à la Marine (Navy Point), et sur la pointe Henry s'élève une forteresse qui commande absolument le havre et la ville. Du reste Kingston est la seule ville fortifiée de tout Ontario, ce qui fait voir que les habitants de cette province ont des tendances incontestables vers l'annexion.

***

Kingston est une des plus anciennes villes du vieux Canada ; on le devine du reste à sa physionomie gravement souriante, à l'allure de ses habitants, empreinte de réserve et de dignité latente, et surtout aux noms que portent plusieurs de ses principales rues, noms historiques et aristocratiques retentissants, tels que Wellington, Clarence, York, Bagot, Princess.... Les maisons sont généralement construites en belle pierre bleu-

âtre, dont il y a des carrières en abondance dans les environs, et les rues, macadamisées, se coupent à angle droit. L'Ecole Militaire, désormais établie en permanence à Kingston, où est aussi caserné le bataillon d'artillerie communément appelé " batterie B ", n'offre absolument rien de monumental.

Le canal Rideau relie Kingston à la capitale fédérale, et un chemin de fer, allant en droite ligne jusqu'à Pembroke, sur la rivière des Outaouais, la met en communication directe avec la ligne du Pacifique canadien.

Kingston est construite sur l'emplacement de l'ancien fort de Frontenac. Ce fut le gouverneur de Courcelles qui, dès 1672, y fonda un premier établissement, connu d'abord sous le nom de fort Cataraqui, nom changé plus tard en l'honneur du comte de Frontenac, le plus célèbre des gouverneurs français. Le fort fut détruit en 1758, lors de l'expédition du colonel Bradstreet, durant cette guerre néfaste qui décida du sort des colonies françaises d'Amérique, et, en 1762, les

Anglais, maîtres de tout le pays, donnèrent à Kingston le nom qu'elle porte actuellement.

C'est à Kingston que fut fondée, en 1776, la première école de grammaire, sous la direction du "docteur" Stuart, qui était en même temps le premier professeur et le premier ministre protestant qui se fût établi dans la province du haut Canada. Le duc de la Rochefoucauld fait une mention très honorable des écoles de grammaire de Kingston, dans le récit du voyage qu'il fit en Amérique, au commencement de ce siècle. Remarquons avant tout l'Université qui, sous le nom de "Queen's College," est un des ornements d'architecture et la gloire intellectuelle de la ville. Elle a été fondée en 1840 par un certain nombre de membres de l'Eglise presbytérienne d'Ecosse.

Il y a encore dans Kingston quelques édifices très passables ; mais, chose digne de remarque dans cet endroit essentiellement protestant, c'est que la cathédrale catholique est la plus belle de toutes les églises de la ville, et si ses tours étaient achevées, elle aurait un aspect monumental qui relèverait de beaucoup la physionomie bourgeoise, un peu fatiguée, de cette petite cité, dont la population est cependant très éveil-

lée, et dont une partie surtout prétend avoir conservé, à l'exclusion de toutes les autres villes canadiennes, les vieilles manières aristocratiques. Disons en terminant que Kingston ne renferme malheureusement guère plus de cinq cents habitants, de race française.

On ne peut pas tout avoir.



En partant de Kingston, on longe pendant près de deux heures la grasse et luxuriante île de Wolfe, qui a vingt-et-un mille de long et sept de large. On l'appelle communément la reine des Mille-Iles. Ses rivages sont coupés en maints endroits par de charmantes petites baies où se dirigent en foule les promeneurs et les touristes, pendant les beaux mois de l'année. Il n'y a pas une partie d'Ontario dont le sol soit plus riche que celui de cette reine des Iles. Elle n'était encore, il y a cinquante ans à peine, qu'une épaisse forêt non interrompue, asile des loups et autres animaux sauvages. Aujourd'hui de magnifiques vergers et de vastes champs, portant

l'espoir du colon, ont remplacé les bois ténébreux, pendant que tout autour des rivages se promène une eau claire comme le cristal, foisonnant de myriades de poissons délicieux, tels que le saumon, la truite, le poisson blanc, la perche, le brochet et le maskinongé. Cette île était autrefois habitée par des tribus indiennes, comme le démontrent les os humains qu'on a découverts, ainsi que divers autres objets dont les Indiens seuls avaient l'habitude de se servir.

Le voyageur n'a pas plutôt dépassé l'île de Wolfe qu'il atteint une autre grande île, celle d'Amberst, qui s'étend à l'extrémité orientale du lac Ontario et qui est habitée, comme la précédente, sans avoir ni ses charmes ni sa fécondité. L'île d'Amherst portait, sous le régime français, le nom d'île de Tonti. Nous la laissons derrière nous, après une heure et demie de navigation à peu près, nous tournons la pointe de la vaste presqu'île du Prince Edouard, et nous voilà enfin dans les eaux du lac Ontario, le premier de cet admirable système de navigation lacustre, unique au monde, qui se prolonge sur une étendue de quatorze cents milles et se termine, à l'extrémité du lac Supérieur, par un mince filet d'eau, bientôt perdu dans quelque retraite cachée de la chaîne laurentienne.

CHAPITRE III

LE LAC ONTARIO

Le lac Ontario est le plus petit des cinq grands lacs, vastes mers d'eau douce, qui baignent sur tout leur parcours, d'un côté le rivage canadien, de l'autre le rivage américain ; nous en avons à peu près une moitié, les Etats-Unis l'autre. Mais pour être le plus petit des lacs, l'Ontario n'en est pas moins de beaucoup le plus important pour le commerce canadien. C'est sur ses bords, en effet, que sont situées les plus grandes villes du haut Canada et quelques unes des villes les plus commerçantes des Etats-Unis. Le plus petit des grands lacs ! oui ; il atteint à peine le cinquième du lac Supérieur, ce qui ne l'empêche pas d'avoir une étendue de six mille sept cents milles, une longueur de cent quatre-vingt, une largeur de cinquante-deux, une ligne de côtes de quatre cent dix milles et une profondeur moyenne de quatre cents pieds. Il s'élève à deux cent quarante pieds au-dessus du niveau de la mer et reçoit les eaux du lac Erié, son voisin, qui est à trois cent vingt-six pieds au-dessus de lui.

Il y a donc là une chute énorme, et cette chute se fait par la rivière Niagara ; mais on a réussi à la graduer par les vingt-sept écluses du canal Welland, et voilà comment, grâce à l'industrie et au génie de l'homme, la navigation des grands lacs reste ininterrompue.

—

Ces admirables lacs, hélas ! sont le séjour de tempêtes fréquentes, subites et terribles ; et cependant autrefois les Indiens, "les coureurs de bois," les explorateurs illustres et combien d'autres, hommes ignorés, ne craignaient pas de les parcourir sur de frêles canots d'écorce, que le moindre vent pouvait faire chavirer ! Aujourd'hui encore, ne voit-on pas de toutes petites embarcations s'aventurer jusqu'à perte de vue du rivage, pour aller faire la pêche du poisson blanc, qui fait les délices de toutes les tables du haut Canada ? Si le péril devait arrêter l'homme dans l'exécution de ses audacieux desseins, dans la poursuite de ses vues ambitieuses et dans sa détermination d'être le maître souverain, malgré la fureur des éléments, de la petite planète qui lui est échue en partage, il y a longtemps que l'homme ne

serait plus; il n'aurait pas mérité de vivre sur ce globe dont il n'aurait pas su faire la conquête ; les grands lacs auraient eu des orages inutiles, des révoltes en pure perte, et ils seraient restés, au sein d'une nature indomptée, vierges des steamers, des barges chargées de grains, de cette foule innombrable de bateaux, de toute nature et de toute dimension, qui, jour et nuit, les sillonnent et les assujétissent aux desseins de leurs maîtres.

Chose étrange ! Les cinq grands lacs canadiens, tout vastes qu'ils soient, ne baignent qu'une région comparativement petite ; ils sont comme enserrés dans le bassin profond, creusé entre les plateaux d'où les rivières du Nord-Ouest coulent vers le nord, et celles des Etats-Unis coulent vers le sud. Quant aux rivières qui se déchargent dans les lacs, il n'y en a pas une qui vaille la peine d'être nommée.

—

Après avoir dépassé l'île d'Amherst, nous nous trouvâmes en plein dans le lac Ontario, désormais libre de tous les obstacles qui pouvaient

diminuer sa large expansion. Au-dessus de nos têtes s'amoncelaient de gros nuages noirs, et il semblait que nous allions nous précipiter tête baissée dans un formidable orage. Les éclairs se succédaient sans interruption, mais aussi sans accompagnement de tonnerre ; à mesure que nous avancions, ils continuaient d'éclairer notre route par jets soudains, mais en s'éloignant de plus en plus et en gagnant la rive américaine ; c'étaient ce qu'on appelle communément des éclairs de chaleur, ces nausées du ciel que ne suit aucun vomissement. La lune "qui était due", nous jouait le même tour qu'elle joue souvent aux compagnies de gaz de nos villes ; elle refusait de paraître. Enfin, vers onze heures, nous aperçumes à l'horizon son disque encore hésitant qui émergeait des vastes profondeurs ; elle était cachée aux trois quarts par le cercle des ténèbres qui l'entouraient. Longtemps nous la vîmes combattre sur la cime des nuages pour refouler leurs cohortes entassées et opaques. Enfin elle apparut victorieuse, dans le ciel délivré et conquis par elle, et son vaste globe, éclatant dans son plein, sembla comme un gros lustre retenu dans l'infini par une main invisible.

Sous la splendeur douce et comme maternelle

de cet astre qui veille au sein des nuits sur la nature en sommeil, les cieux perdirent rapidement de leur aspect farouche, et l'Ontario, qui avait eu des velléités de colère, s'apaisa soudain et se laissa caresser jusqu'à l'aurore par le long rayon d'argent qui flottait sur son dos.

COBOURG

A peine le jour avait-il commencé à poindre que nous vîmes se dessiner à quelques milles devant nous la petite ville de Cobourg, où nous devions arrêter trois quarts d'heure plus tard. Les dernières traces de la nuit, les dernières ombres avaient complètement disparu, et nous débarquions sur les quais d'une des plus jolies et des plus charmantes petites villes qu'il soit possible d'imaginer. Combien de nos compatriotes connaissent ces villes de deuxième et de troisième ordre du haut Canada qui, comme Cobourg et Port Hope, sa voisine, sont de véritables bijoux enchâssés dans les rivages de l'Ontario ! Nous n'allons guère de ce côté ; nous nous dirigeons avec une persévérance touchante, mais risible, toujours vers les mêmes endroits, appelés par habitude et par routine des stations

d'eau, mais où il est impossible de prendre des bains. Nous allons, par exemple, invariablement à la Malbaie, où l'on vit emprisonné, sans pouvoir faire de promenades dans les endroits voisins ; où, de l'aurore au couchant, on ne peut que contempler le même beau spectacle et répéter les phrases de la veille ; où l'on vit dans un désœuvrement lamentable, n'ayant autre chose à faire qu'à s'abreuver de cocktails et à prêter l'oreille aux cancans qui se débitent sur celui-ci ou sur celle-là ; d'où enfin on ne repart pour revenir à la ville, le plus souvent qu'avec une santé compromise et des habitudes funestes. De voyager pour étudier, pour apprendre, pour connaître notre pays, qu'il s'appelle Bas-Canada, Haut-Canada ou Manitoba, nous n'avons nul souci ; aussi, nous ne savons que répondre aux étrangers qui nous questionnent. Toutes les provinces du Dominion, à part la nôtre, nous sont comme autant de pays étrangers qui semblent placés dans un autre hémisphère, et pourtant, à ne parler qu'au point de vue de l'agrément seul, je ne connais pas de voyage préférable à celui du haut Saint-Laurent et des lacs, depuis Brockville jusqu'au sault Sainte-Marie, pour ceux qui craignent d'affronter les vagues traîtresses du

lac Supérieur, et jusqu'à la baie du Tonnerre, pour ceux qui ne redoutent pas les colères souvent inoffensives du géant des grands lacs !



Cobourg est une ville de six mille âmes seulement ; mais à voir ses belles et larges rues, dont quelques-unes sont très longues, ombragées d'arbres à profusion, bordées de constructions élégantes, élevées et spacieuses comme celles des grandes cités, et dont d'antiques résidences, noyées dans le feuillage des jardins et des parcs, interrompent pittoresquement la symétrie rectangulaire, on se croirait dans une ville d'au moins vingt mille âmes. C'est l'impression que j'en ai ressentie et que j'allais coucher imprudemment sur mon cahier de notes, lorsque plus tard, en ouvrant le volume du recensement de 1881, je constatai avec amertume que Cobourg ne contenait en réalité que six mille âmes. Il n'est pas possible que ce chiffre n'ait pas doublé depuis 1883, lors de mon voyage. Tout en protestant, en me récriant et en vouant à un châtiment éternel les commissaires du recensement, force m'a été de me soumettre au fait implacable et

j'ai tout sacrifié à l'exactitude, pour rester irréprochable aux yeux du lecteur.

—

Cobourg ressemble en tous points à une ancienne petite ville du midi de l'Angleterre, mais avec une population alerte, éveillée, très commerçante et amoureuse du plaisir. On y voit un mélange aimable des traditions d'autrefois et de cette activité moderne qui fait utiliser chaque minute, pendant les heures d'affaires. Avec cela une société très enjouée, et qui compte des femmes presque aussi jolies que les nôtres.

Presque !......

Le soir, la société élégante se réunit dans le grand salon de l'hôtel Arlington, un bijou d'hôtel construit sur le bord du lac, entouré d'une vaste galerie couverte, ayant d'un côté un petit parc où se dressent de superbes grands arbres, sur une grasse et molle pelouse, sans cesse tenue en fraîcheur par les gerbes cristallines des jets d'eau, et de l'autre côté, un jardin dont les fleurs, toujours revivifiées par la pure atmosphère du lac, répandent des parfums intenses, dans les-

quels se baigne l'odorat. A côté du grand salon, au rez-de-chaussée, se trouve une salle, uniquement consacrée à la danse, où les couples s'enlacent, une fois les conversations épuisées, et tournent en cadence au son du violon, de la harpe, de la flûte ou du fidèle piano, cet indispensable complice de tous les ébats chorégraphiques. Joignez à cela les brises suaves et les senteurs pénétrantes qui, durant les beaux temps, arrivent du lac par bouffées, et vous aurez une idée du charme qu'on éprouve à passer quelques jours à l'hôtel Arlington, à se promener dans les rues inondées d'ombrage de Cobourg.



Je restai peu de temps à Cobourg et à Port Hope, ville voisine, qui n'est qu'à six milles de distance, merveille de pittoresque que je n'oserai pas décrire, puis je repris le bateau pour Toronto, la ville-empire du haut Canada, la première des villes, selon les Ontariens, l'unique, l'étonnante Toronto, le foyer de toutes les lumières, le phare de la province, le centre des lettres et des arts, enfin le pivot sur lequel devrait tourner tout le Dominion et peut-être

l'univers, s'il y avait moyen de faire résigner en sa faveur Paris, Londres, Vienne, Berlin, New-York ou Boston

---

CHAPITRE IV

LA MÉTROPOLE D'ONTARIO

Toronto, la seconde ville du Dominion par l'importance commerciale, mais certainement la première au point de vue des arts, des sciences, de l'éducation générale et du génie de ses habitants, est située sur la rive nord du lac Ontario, presque en face de la chute de Niagara, à trois cent trente milles de Montréal, au fond d'une jolie baie qui lui sert de havre et qui peut contenir des bâtiments en grand nombre. Cette ville fut fondée en 1794 par le général Simcoe et primitivement appelée York; elle n'a donc pas encore un siècle d'existence, et cependant elle est bien en avant de toutes les autres villes du Dominion par ses publications périodiques, par ses revues, par son université,

l'un des plus beaux édifices de l'Amérique, où l'on entend des cours que ne dédaigneraient certes pas de donner les plus illustres professeurs de l'Europe, par ses journaux qui ne le cèdent en rien aux plus grands journaux des Etats-Unis, et surtout par ses excellentes écoles publiques et ses écoles secondaires, où les jeunes gens sont admis à recevoir une éducation virile, complète, tout à fait moderne, débarrassée des vieux clichés et de cet esprit funeste qui habitue la jeunesse, dès le bas âge, aux dissensions religieuses, à la défiance et à l'intolérance.

Toronto est celle des principales villes du Dominion dont la population a le plus augmenté, durant la dernière décade. Elle ne comptait en effet que 50,092 âmes en 1871, et dix ans plus tard, elle en comptait 85,415. Aujourd'hui, on affirme qu'elle n'en renferme pas moins de 150-000, ce qui est un accroissement sans exemple dans l'Amérique anglaise.

—

Devant Toronto le lac Ontario a une largeur de trente-cinq milles. C'est tout le temps qu'il

faut pour aller visiter la merveilleuse chute du Niagara. Un bateau à vapeur, de premier ordre, le *Chicora*, accomplit ce trajet jour et nuit, et par tous les temps. Autrefois, il fallait y mettre cinq à six heures; mais, en revanche, la communication était maintenue tout l'hiver. On débarquait les passagers sur la glace, qui frangeait le rivage de chaque côté du lac; depuis la création des chemins de fer, la communication d'hiver est devenue inutile, et, pour aller de Niagara à Toronto, on fait le demi-tour du lac, en passant par Hamilton, une des cités d'avenir de la province-sœur.



Toronto possède une bibliothèque publique, de fondation assez récente. On y comptait en 1885, quarante-et-un mille, deux cent quatre-vingt-six (41,286) volumes. Tous les ans elle s'accroît dans des proportions considérables, principalement par la libéralité des citoyens éclairés, et sa collection de livres et de docnments relatifs à l'histoire primitive du Canada jouit déjà d'une grande réputation. On dépense à l'achat

de nouveaux livres pour la bibliothèque, une somme annuelle de quatre mille (4000) dollars, et, dans une salle séparée, spacieuse et abondamment éclairée, on a installé une salle de lecture gratuite, qui est un des endroits d'attraction des Torontinois.

Finissons par un léger détail. Le nombre des prêts de livres de la bibliothèque s'est élevé en 1885 à 277,931, chiffre éloquent, étant donné celui de la population.

—

N'oublions pas l'Ecole Normale, dans laquelle sont installés le ministère de l'Instruction Publique et le dépôt des livres destinés aux écoles de la province. A côté, se trouvent les Ecoles Modèles, où les aspirants instituteurs des deux sexes vont faire leur apprentissage. L'Ecole Normale renferme encore une très intéressante galerie de peintures historiques, des cartes géographiques de toutes les descriptions, des instruments de physique et de nombreux modèles pour les leçons de choses.

Tout en laissant de côté plusieurs édifices re-

marquables de la cité-empire, donnons un regard d'admiration à *Osgoode Hall*, le palais de justice, le seul de toute la province d'Ontario qui ait un aspect vraiment monumental et une physionomie artistique. La cour ou " halle " centrale du palais est à deux étages, en style florentin, et entourée d'une double rangée de colonnes doriques, où l'ombre et la lumière, se promenant tour à tour, tantôt rappellent l'austère figure de la Justice et tantôt adoucissent ses traits, de façon à la rendre aimable, même aux prévaricateurs.

Sur les murs on voit les portraits des juges-en-chef et des chanceliers d'Ontario ; autour de la colonnade supérieure sont rangées les différentes cours de justice, et dans une vaste pièce voisine, d'une fort belle architecture, on a accès à la bibliothèque des avocats, laquelle ne contient pas moins de trente mille volumes.

—

Toronto renferme plusieurs grandes et belles rues, ornées d'édifices et de " blocs " de maisons d'une architecture imposante, telles que les rues

Front, Wellington, Queen, King et surtout la rue Yonge, qui est la grande artère par excellence, une sorte de "Grande Allée" qui se prolongerait jusqu'au cap Rouge. Notons enfin les hôtels, quelques uns à la figure grandiose, mais par dessus tous le Queen's, édifice dont l'extérieur paraît assez modeste, derrière l'épais ombrage des arbres qui le dérobent presque au regard, mais dont l'intérieur est princier. On dit même que le Queen's est le premier de tous les hôtels du Dominion.

TORONTO NAISSANT

I

Il y a quelques années à peine, de vieux habitants de Toronto se rappelaient n'y avoir vu que deux ou trois maisons en brique.

La première mention du nom de Toronto se trouve dans des mémoires français qui remontent à 1686. Le pays avoisinant le lac Simcoe paraît avoir été connu à cette époque sous l'appellation de *Toronto*, qui voulait dire probablement

" bien peuplé ", " grand endroit de réunion." Pour se rendre à cet endroit de réunion, les Indiens, qui habitaient en grand nombre les rives du lac Ontario, et fort au loin, dans l'intérieur, remontaient la rivière Humber, à l'embouchure de laquelle les Français avaient élevé un fort, appelé en premier lieu " Rouillé ", et, par la suite, " Toronto." C'est ainsi que le nom primitif, s'appliquant à tout le pays d'intérieur, en vint à désigner uniquement l'endroit où était le fort, et où est aujourd'hui située la grande ville ontarienne.

En 1793, les Anglais transportèrent à Toronto le siège du gouvernement de la province et changèrent son nom en celui d'York, en l'honneur de Frédéric, duc d'York, fils du roi George III. Mais ce nom d'York semble n'avoir jamais été sérieusement accepté par les habitants. Aussi s'empressèrent-ils, lorsqu'ils eurent obtenu leur charte d'incorporation, en 1834, de rendre à leur ville son ancien nom, qui lui est toujours resté depuis.

—

En 1794, le village de Toronto se composait

de douze maisons. Dix-huit ans plus tard, en 1812, il renfermait environ neuf cents âmes.

On y avait construit, à la fin du siècle dernier, un " palais législatif ", dans lequel se réunit la première assemblée provinciale, en 1797. Ce " palais législatif " était en bois et d'un aspect peu monumental, comme on le pense bien, malgré ses deux grandes salles ou siégeaient, dans l'une, les représentants du peuple, et, dans l'autre, les cours de justice.

En 1813, les Américains, commandés par le général Pike, qui fut tué en donnant l'assaut, s'emparèrent de la ville naissante, mais ne purent la garder que quelques jours. Ils eurent le temps néanmoins de mettre le feu à la " Chambre ", de piller la bibliothèque et de détruire tous les papiers et documents qu'elle contenait.

C'est en 1793 que fut projetée la célèbre route de Yonge, pour ouvrir un passage jusqu'aux lacs " d'en haut, " sans avoir à suivre la route traditionnelle et obligée par le lac Erie et par Détroit.

Construite comme une voie publique, sur une longueur de quarante-cinq milles, la route de Yonge devint la grande artère des établissements

du nord. Elle traverse toute la ville de Toronto et vient aboutir au débarcadère des bateaux à vapeur. George Auguste Sala l'a appelée *la plus longue rue du monde :* " Où demeure monsieur Y," demandait un voyageur arrivant à Toronto, il y a une soixantaine d'années, en montrant à un passant une adresse qu'il tenait à la main, " n'est-ce pas quelque part sur la rue Yonge, dans cette ville ? — Oui, répondit le passant, en examinant l'adresse, c'est en effet sur la rue Yonge, à vingt-cinq milles d'ici. "

II

Transportons-nous un instant à soixante-sept ans en arrière de nous, à l'année 1823, qui vit l'arrivée à Toronto de M. Beaty, le fondateur de l'ordre des Orangistes en Canada.

Par une coïncidence assez plaisante, c'est le 17 mars même, jour de la fête des Irlandais catholiques, que M. Beaty pénétra dans la future métropole d'Ontario. Cette année-là, il n'était pas tombé de neige de l'hiver, si ce n'est au commencement de mars, et, à la date du 17, il y en avait quatre pieds d'épaisseur sur le sol. M.

Beaty et ses compagnons étaient arrivés à Québec l'automne précédent, et avaient remonté le fleuve jusqu'à Kingston, dans une barge remorquée par des bœufs. Aux endroits où le courant était trop fort, les passagers mettaient pied à terre et tiraient à leur tour sur un gros cable amarré à la barge. A Kingston ils attendirent que la neige tombât pour se rendre à Toronto en voiture d'hiver ; ils attendirent ainsi jusqu'au 10 mars, et le 17, ils atteignaient Toronto. Le même soir, les Irlandais catholiques célébraient leur fête, sous la forme d'un banquet, dans un hôtel tenu par un nommé Jordan. Ils étaient au nombre de quatorze. Dans toute la ville il n'y avait pas plus de cinq cents blancs, mais il y avait bien trente mille Indiens. Le lendemain matin, M. Beaty, qui n'était pas encore un orangiste à cette époque, après avoir passé la nuit chez le Père Bergin, pasteur des Irlandais, assistait à la première messe qui ait été dite à Toronto.

—

Les Indiens de ce temps-là étaient des hommes superbes, et aussi honnêtes que vigoureux. Ils habitaient dans leurs wigwams jusqu'à une dis-

tance très grande de la ville. Ils apportaient aux blancs des fourrures et jamais ne les trompaient sur leur qualité ou leur valeur. Mais le whisky ne tarda pas à pénétrer chez eux; bientôt ils devinrent ivrognes et apprirent à mentir, à tricher et à voler aussi bien que le plus coquin des blancs. Quelques années plus tard, le gouvernement les rassemblait sur une "réserve", le long de la rivière Credit.

Une loi récente avait consacré la réserve d'un septième des terres pour le clergé. L'association connue sous le nom de "Pacte de Famille" (Family Compact) possédait en outre une grande partie des lots de la ville. M.r Beaty, libéral quoique orangiste, se joignit au docteur Baldwin et à Hume Blake pour dénoncer cet état de choses Les libéraux de ce temps avaient toutes les peines du monde à se faire écouter dans les réunions populaires, tant était féroce la guerre, ou plutôt la persécution que leur faisaient subir les Torys. Les choses en étaient venues au point que les libéraux ne pouvaient plus avoir d'es-

compte à la banque du haut Canada, et le commerce en souffrait énormément. C'est alors qu'ils réunirent leurs forces pour fonder la banque du Peuple, sur le principe de la responsabilité illimitée, et nommèrent comptable un homme qui devait jouer plus tard un grand rôle dans la politique canadienne.

Cet homme était Francis Hincks.

Francis Hinks était alors un jeune homme de vingt-quatre ans. Il ne tarda pas à se faire reconnaître comme le premier financier du haut Canada, et la banque du Peuple prospéra sous sa direction jusqu'à ce que d'autres institutions financières l'eussent remplacée sur un théâtre bien plus agrandi.

***

Vers 1829 était fondé à Toronto le *Colonial Advocate,* par William Lyon Mackenzie, le patriote ontarien qui devait donner aux Canadiens-français un si chaleureux appui, pendant les " troubles " de 1837. Toronto renfermait alors de trois mille à quatre mille habitants, et la diligence était le seul moyen de communication

avec l'extérieur. Comme les nouvelles locales étaient maigres, le *Colonial Advocate* était surtout rempli d'extraits des journaux européens. L'esprit révolutionnaire soufflait sur le vieux continent ; les Bourbons étaient de nouveau détrônés : l'esprit ardent de Mackenzie recevait promptement le contre-coup de ces événements, et son journal en portait l'empreinte à chaque ligne. Ce n'était pas seulement en Europe qu'il y avait des réformes, et des réformes pressantes à accomplir. Dans le haut Canada régnait le " Family Compact ", sans mesure et sans contrôle ; il fallait en détruire l'inique et monstrueuse organisation. C'est à cette œuvre que Lyon Mackenzie se voua corps et âme.

Plus tard on apprenait que le parlement anglais venait d'être dissous par George IV, pour avoir répoussé le bill de " Réforme ", proposé par le ministère. Ce bill de réforme était une mesure à bon droit populaire ; aussi l'esprit enthousiaste de Mackenzie éclate-t-il en transports de reconnaissance pour le souverain : " Le roi George, s'écrie-t-il, s'est acquis, dans les annales de la monarchie anglaise, un nom qui n'est inférieur qu'à celui d'Alfred le Grand. . . . "

On ne peut s'empêcher de penser aux Améri-

cains appelant le général Grant " le plus grand homme de guerre qui eût existé depuis Jules César. "

—

Et quel temps les nouvelles mettaient à parvenir ! Un numéro du *Colonial Advocate*, que nous avons sous les yeux, du 9 novembre, 1830, renferme des *dépêches* de New-York du 24 octobre, contenant des avis adressés de Londres le 27 septembre précédent, et ces avis étaient extraits de dépêches apportées par un membre de l'ambassade anglaise, parti de Constantinople le 25 août. En tout, dix semaines entre le départ et l'arrivée ! Aujourd'hui, une dépêche de Constantinople est délivrée en moins de dix heures dans tous les bureaux de journaux de l'Amérique, et encore faut-il qu'elle attende son tour !

Quand Mackenzie touche à la politique canadienne, c'est à l'emporte-pièce ; il tranche comme un couteau dans les événements et les appréciations. Il faut le voir attaquer de front le " Family Compact ", le tailler, le hacher sans merci ! On était aussi virulent dans la presse à cette époque que de nos jours, avec une légère

différence toutefois, oh ! une toute petite, c'est que la virulence était sincère et qu'on ne l'appliquait qu'à ceux que l'on croyait la mériter, tandis qu'aujourd'hui.... c'est tout le contraire.

—

La province d'Ontario, si libre et si éclairée aujourd'hui, était alors un pays d'abus comme tant d'autres, et le "Family Compact" n'était pas la seule *exploitation tyrannique* qu'il fallût détruire. On peut en juger par les lignes suivantes, tirées d'un exposé très vif et apparemment très juste de la situation : "Le *King's College*, nouvellement fondé, est fermé aux neuf-dixièmes de la population, grâce à ses impositions religieuses. L'absence de contrôle sur les dépenses publiques est la cause de l'état d'infériorité dans lequel est tenu l'enseignement. La Législature a abandonné à l'Exécutif ses droits et ses priviléges l'un après l'autre, en sorte que la déclaration de lord Simcœ, à l'ouverture du parlement de 1792, "que le nouvel ordre de choses était établi pour assurer le maintien, l'intégrité et les formes de la constitution britannique", a été

entièrement anéantie par l'introduction graduelle du gouvernement irresponsable, appuyée par une Chambre vouée à l'oligarchie. La population et les fermiers en général sont d'une ignorance crasse, les instituteurs eux-mêmes sont des ignorants fieffés ; le besoin d'écoles se fait cruellement sentir, l'argent public est parfois détenu, au mépris de toute loi, suivant le caprice des hommes au pouvoir ; les crimes augmentent dans une proportion inouïe, en raison même de leur impunité ; enfin, toute la province n'est qu'une abominable " whisky drinking and Sabbath-breaking country."

Ce tableau, quelque fort en couleur qu'il paraisse, n'a rien d'exagéré pour celui qui a étudié l'esprit, les mœurs, les habitudes et le degré de civilisation de l'époque.

CHAPITRE V

A LA BAIE GEORGIENNE

Nous allons maintenant nous diriger vers la baie Georgienne, à travers un pays absolument nouveau pour la plupart des lecteurs, et aussi inconnu des Canadiens que la merveilleuse vallée du Yellow Stone l'était des Américains, il y a trente ans.

***

De Toronto à Collingwood, sur la baie Georgienne, la distance à parcourir est de quatre-vingt-quatorze milles. Lorsqu'on en a fait à peu près quarante, on pénètre dans un pays encore tout jeune, comme l'attestent la plupart des habitations construites en bois brut, au milieu des défrichements encore incomplets qui s'étendent de chaque côté de la route. Ce jeune pays est souvent monotone, quelquefois extrê-

mement pittoresque ; mais, si l'on en excepte les éclaircies nombreuses et plus ou moins vastes, pratiquées les unes par le colon, les autres par le feu, ce qui abonde dans cette région fertile, rapidement convertie en larges champs de moissons, en villages et en petites villes, c'est la forêt, dont la vigueur redouble sous les fléaux et la fait triompher sur tous les points des efforts de l'élément destructeur.

Sur le parcours du chemin de fer, on passe fréquemment des cités naissantes, très jolies, très coquettes dans leur gracieux entourage de collines boisées et d'ondulations couvertes de verdure et lisérées de bois touffus. Ailleurs, ce sont des groupes d'arbres épars, surpris par le défricheur et épargnés par lui, mais qu'il a emprisonnés dans une vaste ceinture de champs inondés d'épis. Partout, partout des arbres, des collines sans relief, s'inclinant doucement vers le lac Simcoe, que le chemin de fer longe pendant près de deux heures, ou vers la baie Georgienne où elles vont plonger et s'engloutir sans effort.

Terrain extrêmement ondulé, toujours flottant, qui semble comme le résultat d'une longue hésitation du globe ; succession indéfinie ou éparpillement de mamelons et de boursoufflures à fleur de terre, qui indique l'épuisement des forces intérieures ou la résistance de la croûte terrestre, qui a dû néanmoins céder, mais faiblement, à leur action rapide, en maints endroits exercée comme au hasard.

De longues clôtures en bois protégent invariablement les champs et les prés, et les *loghouses* (maisons en bois brut, que l'on appelle " chantiers ", dans les nouveaux établissements) se voient de toutes parts, tantôt isolées, tantôt formant des petits groupes de trois, quatre, sept ou huit habitations entourées de potagers ou de jardins embryonnaires.

Presque tout le pays que nous parcourons en ce moment est plat, souvent même marécageux, ce qui n'empêche pas l'homme de le conquérir pied à pied, même dans ses parties les plus désavantageuses, et de le convertir en terrains productifs.

—

En fait de montagnes, il n'y a qu'une chaîne d'une hauteur inappréciable qui, partant de la rivière Niagara, contourne le lac Ontario, passe près de Hamilton et remonte ensuite vers le nord jusqu'à Collingwood, où elle atteint son point culminant, à douze ou quinze cents pieds de hauteur. Cette chaîne de montagnes, ou plutôt de collines élevées, s'appelle les *Blue Mountains.* Il y a une autre chaîne, d'une altitude à peu près égale, qui sépare les eaux qui coulent dans le lac Ontario de celles qui se déversent dans le lac Simcoe et le lac Huron, mais on ne l'aperçoit pas sur la route du chemin de fer. Voilà tout ce que la province-sœur possède de montagnes et voilà aussi pourquoi elle est en général d'une écrasante monotonie. Le spectacle de ses grands lacs ne saurait compenser celui des montagnes absentes. Un pays qui n'a ni relief, ni accidents de terrain, ni surprises pour le regard, peut être fertile, éminemment productif, mais ne saurait être un beau pays pour nous surtout, habitants de la province inférieure, rendus si difficiles par les merveilles du nôtre.

Sur une grande partie de la route que suit le chemin de fer, entre Bradford, à quarante milles au nord de Toronto, et Allandale, qui se trouve

à une heure et demie environ de Collingwood, il semble qu'il n'y ait de cultures, de villages et de villes que d'un côté, celui où s'échelonnent les collines ; l'autre est abandonné aux marais et aux savanes. Aussi, lorsqu'on approche du lac Simcoe, le voit-on bordé pendant longtemps par cette interminable série de basses terres saturées d'eau, où les hautes herbes croissent à profusion, ce qui lui donne un aspect désolé ; mais peu à peu le spectacle s'améliore, les cultures apparaissent des deux côtés de la route, et le train court au milieu d'une campagne d'une fertilité sans égale, et dont les champs s'étendent à perte de vue. Enfin, quatre heures et demie après le départ de Toronto, on arrive à Collingwood, sur les bords de la baie Georgienne, terme de la route par terre et l'un des points de départ des steamers qui se rendent jusqu'à l'extrémité du lac Supérieur. (1)

(1) Il y a trente ans à peine qu'a été construit le premier chemin de fer entre le lac Ontario et le lac Huron. On l'appela le "Northern." Sont venus s'ajouter depuis le "Midland", à l'est du premier, et le "Toronto, Grey and Bruce," à l'ouest. Ces trois chemins de fer ont ouvert le nord-ouest d'Ontario jusqu'au lac Huron et à la baie Georgienne, pendant que d'autres, terminés partiellement ou en voie de construction, passent à travers les districts de Muskoka, de Parry

***

" Le long de larges rues, vierges de pavés et flanquées de loin en loin d'un tronçon de trottoir en madriers, dit M. H. de Lamothe, dans son excellent livre intitulé : *Cinq mois chez les Français d'Amérique,* s'éparpillent un demi-millier de modestes habitations en bois, entourées de vastes terrains vagues qui n'attendent, pour se transformer en *blocs* de somptueux édifices, qu'un de ces coups de baguette féeriques dont la spéculation du Nouveau-Monde possède le secret. " Eh bien ! ce que prévoyait il y a quinze ans M. de Lamothe est aujourd'hui réalisé. Les tronçons de trottoirs se sont transformés en trottoirs continus, larges de dix à douze pieds, et les modestes habitations en bois, dont il reste encore des traces cependant, sont devenues des *blocs,* non pas somptueux, si l'on veut, mais dignes de figurer dans n'importe quelle ville de

Sound et de Nipissing, et déboucheront tous un jour sur le chemin de fer du Pacifique, lequel longe tout le nord de la province, à une distance d'environ deux cents milles des rivages du lac Ontario.

second ordre. Deux ou trois larges rues, bordées de grands arbres derrière lesquels se rangent une longue suite de beaux magasins, conduisent du cœur de la cité jusqu'au loin dans la campagne.

Trois grands élévateurs, construits sur le port, reçoivent incessamment les chargements de grain, apportés par les barges des différents ports de l'Ouest, et les transmettent aux nombreux wagons de chemins de fer qui les attendent, tandis que, jour et nuit, se fait entendre le grincement régulier des scieries à vapeur, qu'alimentent d'énormes quantités de bois venant du Nord. Au couchant, les derniers contreforts des " Blue Mountains " viennent s'engouffrer dans la baie, suivant une pente douce, moitié boisée, moitié dénudée par le feu ou couverte d'une longue toison d'épis. La distribution et la disposition de ces montagnes, qui encadrent tout un côté de la baie de Nottawasaka, au fond de laquelle s'assied Collingwood, lui donnent une apparence lointaine de parenté avec notre baie Saint-Paul, cette charmante miniature qu'encercle un bras arrondi des Laurentides. Plus loin, dans la même direction, le regard aperçoit, lorsque le temps est très clair, une ligne indistincte, souvent brisée, mais

que l'on peut néanmoins suivre jusqu'à ce qu'elle se perde à l'horizon; c'est la côte orientale de l'immense péninsule de Saugeen, qui sépare presque entièrement le lac Huron de la baie Georgienne, au point que celle-ci menace de ne plus être simplement un bras du premier et de former un lac indépendant, assez étendu pour figurer dignement à côté de ses voisins.

***

De Collingwood, ce que l'on aperçoit des côtes de la baie Georgienne n'offre rien de saillant ni de pittoresque.

A quelques lieues de là, sur la côte de la baie de Nottawasaga, dans les townships de Tay et de Tiny, qui forment partie du vaste comté de Simcœ, se trouve une colonie considérable de Canadiens-français, qui ne s'élève pas à moins de 3,000 individus; on dit que cet établissement est fort ancien et qu'il a été fondé en grande partie par les "voyageurs" du Nord-Ouest, au temps où l'on faisait le long trajet des lacs en simple canot d'écorce.

—

Ce qui frappe le voyageur passant par Collingwood, c'est la tranquillité et l'ordre constant qui règnent dans cette petite ville où arrivent et d'où partent tous les jours tant de gens, par les chemins de fer ou par les bateaux à vapeur; c'est cette civilisation simple, étrangère aux phrases stéréotypées et au déploiement fastidieux de manières qui accompagnent nos moindres actes de courtoisie. Le caractère particulier des gens de l'Ouest, que ce soit dans l'ouest des Etats-Unis ou dans l'ouest du Dominion, c'est l'obligeance, une obligeance que chacun peut réclamer parce qu'il est censé devoir l'exercer à son tour, aussitôt qu'il en est requis, et qui naît du sentiment profond, de la pratique constante de l'égalité entre les hommes. Mais, en revanche, rien n'est moins communicatif que les habitants de l'Ouest.

Entrez par exemple dans un des deux excellents hôtels de Collingwood, et vous trouverez dans la principale pièce du rez-de-chaussée sept, huit, dix ou douze individus, lisant les journaux ou fumant leurs cigares, sans se dire un mot les uns aux autres pendant des heures entières. On n'enlèverait jamais à un Français, tombé inopinément au milieu de ces gens-là, l'idée qu'ils sont

muets. D'un autre côté, soyez tranquilles; ces "gens-là", parmi lesquels on voit souvent des ouvriers et de simples journaliers, sont tous de braves et honnêtes garçons, et vous pouvez laisser sans crainte à côté d'eux votre petit sac de voyage, votre canne ou votre parapluie, avec la certitude de les retrouver le' lendemain, ce dont je ne voudrais pas répondre invariablement dans les plus anciennes de nos villes.

—

Un détail qui a son importance, c'est l'extrême bon marché des hôtels dans toutes les petites et moyennes villes d'Ontario. Chaque chose y est comptée séparément; un repas coûte vingt-cinq *cents*, le coucher même prix; les omnibus sont gratuits, de sorte que la journée vous revient à un dollar; et notez qu'il en est ainsi partout dans cette province (les grandes villes exceptées) qui méritera toujours de s'appeler notre province-sœur, tant qu'elle ne surchargera pas davantage ses "hotel bills." (2)

(2) Les Ontariens ont appelé Collingwood le port de la "Poule et de ses petits," *Hen and Chickens Harbour*, à cause

Un dernier mot. Collingwood porte son nom en l'honneur du grand amiral anglais qui fut le compagnon et l'émule de Nelson, moins illustre que celui-ci peut-être et moins glorieusement vainqueur, mais non moins grand homme de mer. Collingwood passa plus de quarante ans sur son bord, à croiser dans toutes les mers de l'Europe, sans voir plus de dix fois sa patrie ni ses enfants.

d'un groupe de petites îles situées près du rivage, et qui ressemblent à des poussins rassemblés auprès de leur mère.

Collingwood est le terminus des chemins de fer Northern et North-Western, et le point de départ principal des steamers pour les lacs Huron, Michigan et Supérieur. Il s'y fait un grand commerce de poisson ; celui du bois est énorme. Un spectacle qui vaut la peine d'être contemplé, pendant la belle saison, est celui du mouvement incessant des quais, de leur va-et-vient continuel, du chargement et du déchargement jour et nuit effectué des marchandises du Nord-Ouest, enfin de l'arrivée et du mouillage des immenses "trains" de bois qui viennent des districts d'Algoma et de Parry Sound. Les statistiques du commerce de grain seul, sans compter celui du fer du lac Supérieur, suffiraient à étonner le voyageur et à lui faire ouvrir les yeux sur la richesse et la quantité des produits du grand Occident canadien.

Ce que l'on remarque encore à Collingwood, ce sont ses immenses élévateurs et les scieries où le bois brut reçoit toutes les formes.

La population de Collingwood est d'environ six mille âmes.

Sentant sa fin prochaine, il essaya au moins d'aller mourir auprès des siens. Le vaisseau qu'il commandait alors croisait dans la Méditerrannée,entre la France et l'Espagne. Collingwood fit appareiller pour le pays natal, mais, le lendemain même, il expirait en pleine mer, et l'Angleterre ne reçut que sa dépouille mortelle.

CHAPITRE VI

LE TERRITOIRE DE MUSKOKA

L'ETABLISSEMENT DE LA PROVINCE D'ONTARIO

Voyageur, arrête ici tes regards et contemple un pays historique, quoique né d'hier seulement à la civilisation européenne.

Du fond de la baie de Nottawasaga, qui forme l'extrémité méridionale de la baie Georgienne, où nous sommes en ce moment, nous avons à notre droite la vaste région à laquelle le lac Simcoe a donné son nom, et qui renfermait

jadis les nombreux villages des Hurons et des Ojibbewas, avant leur dispersion par les Iroquois, en 1649.

En prenant la rivière Humber, qui débouche à Toronto, et en remontant jusqu'à ce qu'on atteigne le lac Simcoe, à environ quarante-cinq milles dans l'ntérieur, on suit l'ancienne route que prenaient les Indiens des deux derniers siècles et les transports de marchandises, au commencement du siècle actuel, pour aller du lac Ontario à la baie Georgienne, et, de là, au Nord-Ouest, par les lacs Huron et Supérieur. C'est par là que passèrent les Iroquois pour venir détruire les Hurons, cantonnés dans le bassin du lac Simcoe, et les Ojibbewas, qui possédaient de nombreux villages autour de ce dernier lac et du Couchiching, son voisin. Les Ojibbewas comptaient une population d'au moins vingt-cinq mille âmes, qui fut anéantie. A peine reste-t-il aujourd'hui quelques misérables et chétifs survivants de ces populeuses tribus, sur l'île au Serpent, à l'entrée du lac Simcoe. On les voit errer sombres, mornes, traînant leur existence comme un lambeau incommode, et comme accablés du poids du destin qui les a laissés survivre. . . . .

A vingt-six milles au nord de Toronto, on atteint la ligne de faîte entre le lac Ontario et le lac Huron. On est à sept cent cinquante-cinq pieds au-dessus du premier et à quatre cent quinze pieds au-dessus du second.

—

Un peu plus loin que Newmarket, chef-lieu du comté d'York, auquel Toronto appartient, on voit Holland Landing, à l'endroit où la petite rivière Holland disparaît dans le lac Simcoe. C'est de là que jadis les canots, après avoir remonté l'Humber, repartaient pour entrer dans le lac Simcoe, qu'il suivaient jusqu'à son extrémité supérieure. Là, après quelques portages, on entrait dans la rivière Severn et, avec elle, on allait déboucher dans la baie Georgienne.

C'est à Holland Landing que l'on chargeait les grands bateaux qui faisaient le transport sur le lac Simcoe. Le grand navigateur Franklin s'y arrêta, lors de sa première expédition au pôle nord, en 1825. Aujourd'hui on passe par là en chemin de fer, et, lorsqu'on est parvenu à Allandale, une douzaine de milles environ plus haut

que Holland Landing, la ligne se divise en trois branches ; l'une d'elles, la branche de Muskoka, sous le nom de " Northern and Pacific Junction," traverse tout le Muskoka et va frapper le Pacifique canadien, au lac Nipissing ; une autre, la branche de Penetanguishene, aboutit à Midland, sur la baie Georgienne ; elle a une longueur de quarante-deux milles ; une troisième enfin, la branche de Collingwood, conduit à la ville de ce nom.

Au-dessus de la région du lac Simcoe, embrassant tout l'espace compris entre la rivière Severn, au sud, le lac Nipissing et la rivière des Français au nord, tout le littoral de la baie Georgienne à l'ouest, et, à l'est, le bassin de l'Outaouais supérieur, s'étend l'immense district de Muskoka, avec ses huit cents lacs, dont quelques-uns ont près de quarante milles de longueur, district aussi grand que la Belgique tout entière, ou cinq fois plus que l'île du Prince-Edouard, qui, à elle seule, forme une des provinces de la Confédération.

II

Le district de Muskoka occupe la partie la plus élevée (les *highlands*) d'Ontario ; bon nombre de ses lacs sont à plus de quatre cents pieds au-dessus du lac Supérieur. L'ensemble de ces lacs et des rivières qui s'y rattachent distrait environ un dixième du territoire ; mais les neuf-dixièmes qui restent offrent encore environ douze millions d'acres de terres à concéder, ou un peu plus de la moitié de l'Irlande. Là-dessus, il y a bien six millions d'acres de bonne terre arable, ce qui peut suffire à une population de cinq cent mille âmes.

On estime qu'entre la tête de la rivière Mattawan et le littoral de la baie Georgienne, la largeur du territoire de Muskoka est en moyenne de soixante milles, et sa superficie totale, de sept mille milles.

C'est la région que le gouvernement de la province d'Ontario a choisie pour y faire l'essai de la colonisation gratuite. En vingt ans on y a vu s'élever nombre de cités et de hameaux, et les colonies s'y fonder aussi rapidement que dans

les Etats de l'Ouest. Des chemins de fer la traversent dans toute son étendue, et des bateaux à vapeur sillonnent les plus grands de ses lacs. Dans toutes les directions des communications se sont établies.

Le premier chemin de fer qui fut construit pour relier Toronto à l'arrière-pays du nord de la province s'appelle le " Northern ". On ne lui donna d'abord qu'une longueur de quarante-cinq milles. Il s'agissait simplement d'atteindre le lac Simcoe; mais le développement rapide du pays nécessita en 1879 le prolongement de la ligne jusqu'à Gravenhurst, au pied du grand lac Muskoka.

—

S'arrêter en plein milieu d'un pays à peu près inhabitable n'était guère en harmonie avec l'esprit d'entreprise des Ontariens. A l'est et au nord, les travaux du Pacifique avançaient rapidement le long de la rivière des Outaouais, de la Mattawan et du lac Nipissing; bientôt on allait entendre les mugissements de la locomotive sur tout le parcours de la frontière septentrionale;

on ne pouvait pas ne pas se mettre au plus tôt en communication directe et rapide avec la grande ligne transcontinentale ; aussi, dès 1886, le chemin de fer primitif, le modeste " Northern", faisait-il sa trouée franche et entière, à travers tout le territoire de Muskoka, depuis Gravenhurst jusqu'à La Vase, cent douze milles plus loin, où le raccordement s'opérait avec la ligne du Pacifique.

La Vase est à deux cent vingt-six milles au nord de Toronto, et située à l'extrémité du lac Nipissing, sur l'ancienne route des voyageurs du Nord-Ouest. Trente-cinq milles en deçà, sur la nouvelle ligne, on passait à South River, à proximité de la ligne de division des eaux du lac Muskoka et du lac Nipissing ; on s'y trouve à 378 pieds au dessus du premier et à 553 au dessus du second. On voit par là que le faîte des " hautes terres " d'Ontario est dépassé, et qu'on se trouve déjà, au lac Nipissing, sur leur versant septentrional. Notons, en passant, que le lac Nipissing, pour être à 226 milles au nord de Toronto, est encore néanmoins à plus d'un demi-degré au sud de Québec, et que, pour sortir du domaine des terres colonisables, il faudrait pousser à plus de soixante milles au nord, dans

la région des savanes et des marécages qui se déploie autour du lac Abbittibi.

—

Sur les cartes des premiers voyageurs français et des Pères Jésuites, le territoire de Muskoka est indiqué comme étant entre " l'ancien pays des Hurons, détruits et dispersés par les Iroquois en 1649, et le Pays des Outaouais. " Les Français appelaient alors le lac Muskoka " Petit Lac des Hurons, " et le lac Simcoe " Lac Toronto."

Quand les blancs commencèrent à faire le trafic dans l'intérieur du continent américain, la première route qu'ils suivirent fut celle de la rivière des Outaouais et du lac Nipissing, en second lieu celle de la rivière Humber et du lac Simcoe, enfin celle de la rivière Niagara, entre les lacs Ontario et Erié.

En 1669, le Père Gallinée, parcourant en canot d'écorce le rivage occidental du lac Ontario, aperçut la rivière Niagara ; mais ce ne fut qu'en 1678 que le Père Hennepin découvrit et contempla le premier la célèbre chute de cette rivière, que son prédécesseur n'avait fait que signaler, d'après les rapports des

Indiens. Dès 1615 cependant, Champlain, remontant la rivière des Outaouais et la Mattawan, s'était avancé jusqu'au lac Nipissing, où il avait trouvé sept à huit cents Indiens, et de là, s'était engagé dans la rivière des Français, qui l'avait conduit jusqu'au lac Huron. A sa suite étaient accourus les "coureurs des bois" les "voyageurs" et les trappeurs des Compagnies du Nord-Ouest et de la baie d'Hudson, à la recherche des fourrures, dont ils faisaient un riche butin et qu'ils allaient chercher jusqu'aux rivages de la Saskatchewan et de l'Athabasca.

Les voyageurs des premiers temps de notre histoire ont raconté les misères, les difficultés et les dangers de cette route, où ils étaient attirés par une étrange et irrésistible fascination qui a exercé son empire pendant près de deux siècles. Nombreuses étaient les croix qui s'élevaient, jadis, comme des jalons funèbres, le long de cette route, pour rappeler le souvenir des braves, morts en luttant contre les rapides ou contre l'ennemi caché dans les sauvages retraites des rivages :

"Seul, en ce bois, que j'ai eu de soucis !
Pensant toujours à mes si chers amis,
Je demandais : Hélas ! sont-ils noyés !
Les Iroquois les auraient-ils tués ?

E. Gagnon.—*Chansons populaires du Canada.*

***

La colonisation du territoire de Muskoka ne date que de 1863, vingt-deux ans à peine ! C'est en effet à cette date que fut passée par la Législature d'Ontario l'acte intitulé " Free Grants and Homesteads Act ", qui ouvrait gratuitement aux colons toutes les terres non encore concédées du nord de la province, comprenant, outre le territoire de Muskoka, les districts d'Algoma et de Nipissing, et toute la partie septentrionale des comtés de Renfrew, Frontenac, Addington, Hastings, Peterborough, Victoria et Simcoe, une étendue en quelque sorte illimitée.

Grâce à la libéralité intelligente du gouvernement d'Ontario, la région des " Free Grants " qui, en 1863, n'était qu'une immense forêt, coupée de lacs innombrables et de quelques chaînons de montagnes ne dépassant pas une hauteur de mille à douze cents pieds, qui ne renfermait pas encore une seule habitation, qui avait le désavantage d'un climat très froid l'hiver, puisque le thermomètre y est descendu jusqu'à qurante degrés centigrades, s'est néanmoins transformée au point de renfermer aujourd'hui

une population de cinquante mille âmes, et plus de cent vingt townships, distribués entre la baie Georgienne et les rivages du haut Outaouais.

Portons maintenant nos regards à gauche, de l'autre côté de la baie Georgienne, et nous voyons s'avancer à perte de vue la longue presqu'île de Saugeen, qui renferme les trois immenses comtés de Huron, Grey et Bruce, et qui coupe en deux le lac Huron, de façon à former, d'un côté, le lac proprement dit, de l'autre la baie Georgienne, presque aussi grande que le lac Ontario.

Dans cette région également n'avait pas encore pénétré un seul colon, il n'y a pas plus de quarante et quelques années. Les premiers établissements de Grey ne remontent qu'a 1842, et aujourd'hui, on y compte près de 100,000 âmes ; le recensement de 1881 en donnait 74,128 exactement.—Bruce, qui ne date que de 1853, renfermait, en 1881, après vingt-huit ans seulement d'existence, une population de 64,774 âmes ; et enfin, Huron en compte 76,970, tout en étant à peu près du même âge que les deux comtés

voisins. Ce résultat n'est-il pas de nature à nous faire réfléchir, à nous stimuler, à exciter en nous l'émulation qui seule fait accomplir les progrès rapides, et n'y voyons-nous pas quel avenir nous pouvons espérer et préparer pour notre belle vallée de l'Ottawa, pour peu que nous ayons d'énergie, de persévérance et de patriotisme ? (1)

—

Au reste, la colonisation tout entière d'Ontario, depuis l'érection politique de cette province, offre un exemple du plus haut intérêt ; elle mérite que nous portions nos regards en arrière pour contempler un instant ses débuts, et nous passerons ensuite rapidement à la morale des comparaisons.

(1) Les colons de Bruce sont surtout des émigrants des montagnes et des îles de l'Ecosse, ou des enfants d'émigrants de la génération précédente qui s'étaient établis dans l'est d'Ontario. Dans bon nombre des cantons du comté, le gaëlique est la langue dominante ; elle est régulièrement en usage dans beaucoup d'églises, pour le service divin ou pour le prêche. Rien ne peut mieux donner une idée du progrès rapide de Bruce que l'exemple de la petite ville de Walkerton, élevée à l'endroit où, en 1854, on perçait la grande route dite Durham à travers la forêt absolument vierge.

III

Il y a une cinquantaine d'années, la population d'Ontario, qui compte aujourd'hui plus de deux millions, renfermait à peine trois cent vingt-cinq mille âmes. Il y avait alors 1,900,000 acres de terre occupée, contre 23,320,000 aujourd'hui. La population agricole était groupée presque tout entière sur les rivages des lacs Erié et Ontario, et toute la contrée tributaire du lac Huron, non seulement était déserte, mais n'avait même jamais été explorée. On comptait une tête d'habitant par chaque trente-deux acres de terre occupée; aujourd'hui l'on en compte une par chaque dix acres.

La terre n'était pas offerte gratuitement aux colons. On avait bien, il est vrai, essayé le système des octrois gratuits, dans les commencements de la colonie; mais il en était résulté que bon nombre de gens avaient pris des lots sans posséder les ressources suffisantes pour les faire fructifier. Dans la plupart des cas ils ne comprenaient pas l'agriculture coloniale, et n'avaient aucun moyen de subsistance, dans les

ntervalles des moissons. On renonça donc promptement aux concessions gratuites et on leur substitua les ventes à l'enchère. Le premier et le troisième mardi de chaque mois, les lots étaient offerts en vente, à Toronto, aux plus hauts enchérisseurs, la mise à l'enchère étant en général de quatre shillings l'acre. Assez souvent des lots situés dans l'intérieur se vendaient à ce prix, et même un shilling de plus, mais ceux qui étaient situés sur les grandes routes se montaient jusqu'à quinze et dix-huit shillings l'acre.

Le "Canada Company" était, après la Couronne, le plus grand propriétaire foncier de la province. Elle mit en vente les terres qu'elle possédait dans la région du lac Huron, à deux dollars l'acre, et, pour engager les fermiers d'outremer à en acheter, elle offrit de payer à tout preneur de cent soixante acres les dépenses de transport de trois membres de sa famille, de Québec à Hamilton.

—

A cette époque ce n'était pas une petite affaire que d'émigrer au Canada. Le voyage de Londres

à Québec prenait parfois jusqu'à deux mois et demi. C'est pourquoi tout émigrant, qui payait seulement trois louis pour son passage, sans la nourriture, était tenu d'apporter avec lui au moins soixante-dix jours de rations. Le transport de Québec à Toronto, par le Saint-Laurent, l'Outaouais, le canal Rideau et Kingston, s'élevait à un louis, onze shillings, six deniers, et le voyage durait de dix à douze jours.—Si le voyageur était un extravagent et voulait se rendre tout droit de Montréal à Kingston, par terre, cette énormité lui coûtait jusqu'à six livres sterling!.......... Mais nous ne voulons pas nous laisser entraîner trop loin dans ce coup d'œil rétrospectif ; rien n'est plus séduisant ni plus rempli d'embûches qu'un retour vers le passé, qui offre à l'imagination les mirages et les illusions où elle aime à se bercer. Il nous faut fuir cet écueil charmant et nous empresser de reprendre le cours de notre récit, déjà plus que de raison interrompu.

CHAPITRE VII

LE LAC HURON

I

Le steamer qui doit nous transporter à la baie du Tonnerre fume le long de son quai ; l'heure du départ est venue, nous faisons nos malles, nous nous embarquons et nous voilà déjà fendant les eaux de la baie Georgienne, en nous dirigeant du côté de la presqu'île de Saugeen.

Il est cinq heures et demie du soir. A dix heures nous nous arrêtons à Owen Sound, autre port de la baie Georgienne, d'où une deuxième ligne de steamers fait également un service régulier jusqu'à la baie du Tonnerre. Parmi ces steamers, nous retrouvons l'antique Magnet qui, jadis, dans les temps les plus reculés, promenait les touristes entre Québec et la Malbaie et le Saguenay et Cacouna et la Rivière-du-Loup. Mise à la retraite, cette vénérable coquille s'est réfugiée parmi les Compagnies de navigation

lacustre, asile toujours ouvert aux rebuts de la navigation océanique et fluviale.

Il en était ainsi autrefois. Mais, depuis six ans, que de progrès ! Le service des lacs s'est non seulement amélioré, mais encore transformé. De son côté, la Compagnie du Pacifique canadien a inauguré une ligne de paquebots de premier ordre, dont le point de départ est Owen Sound, et d'autre part, il s'est formé à Collingwood une compagnie nouvelle pour un double service de bateaux, l'un le " Collingwood and Lake Superior Line," allant jusqu'au fond du lac Supérieur, l'autre le " Great Northern Transit Company, qui dessert les ports du lac Huron, de la baie Georgienne, des îles Manitouline, et dont le point d'aboutissement est le sault Sainte-Marie.

—

Le lendemain matin, de bonne heure, nous avions dépassé la presqu'île de Saugeen, nous étions entrés dans le large chenal qui sépare cette presqu'île de la grande Manitouline, et nous voguions enfin dans les eaux poissonneuses

du lac Huron, le plus grand de nos lacs après le Supérieur qui, lui, ne souffre de comparaison qu'avec les océans.

Le lac Huron tire son nom du sobriquet de " hure " donné par les Français aux sauvages Wyandottes. Il a deux cent soixante-dix (270) milles de longueur et une largeur moyenne de soixante-dix ; celle-ci s'étend parfois jusqu'à cent cinq. Sa plus grande profondeur atteint neuf cents pieds ; en moyenne elle est de quatre cent cinquante. La superficie totale du lac Huron, baie Georgienne comprise, est de 23,000 milles carrés, et son élévation au dessus du niveau de la mer de 577 pieds. Quant à la baie Georgienne, elle a cent trente milles de long, et cinquante-cinq dans sa plus grande largeur. Sa profondeur et son altitude sont les mêmes que celles du lac Huron, dont, au reste, elle fait virtuellement partie.

Le lac Huron est célèbre par la quantité et le goût exquis des poissons qui l'habitent ; le bar, la perche et la môle ou poisson-lune (en anglais *sun-fish*) y fourmillent. Mais ce sont surtout ses énormes truites et ses esturgeons géants qui lui ont valu sa renommée sous ce ropport ; on pêche au large de la baie Georgienne des truites

qui pèsent jusqu'à 75 livres ; j'en ai vu une moi-même de plus de trente livres sur un quai de Collingwood, et, la veille, on avait pris, à vingt-cinq milles du rivage, un esturgeon d'une dimension fabuleuse, dont le poids était tout simplement de cent quarante-sept livres.

***

Pendant une bonne partie de la matinée qui suivit notre départ de Collingwood, nous longeâmes la grande île Manitouline, cette île connue des Français dès les commencements de leur colonisation en Amérique, et restée célèbre depuis lors à des titres nombreux. C'est qu'en effet elle a un cachet particulier au milieu de la nature qui l'environne.

—

C'était la demeure du grand Manitou, le dieu des Indiens, à qui les tribus aborigènes l'avaient jadis consacrée. Elles avaient choisi pour lui cette demeure à cause de son climat rendu exceptionnellement doux par le voisinage du lac Huron, par la disposition de ses collines rocheuses

et de ses plateaux, qui présentent aux vents du nord un rempart protecteur et s'inclinent ensuite en pente douce vers le sud, offrant ainsi des étendues considérables de pâturages et de terres cultivables. Le Manitou venait s'ébattre dans les nombreuses baies et criques qui échancrent les bords de l'île, ou bien le long des lacs et des étangs poissonneux de l'intérieur, où il se livrait à des orgies de truites et de poisson blanc telles que les dieux seuls savent en faire. Ou bien encore il pouvait poursuivre de ses flèches redoutables les ours, les caribous et les castors qui pullulaient dans les bois et les étangs ; aujourd'hui il ne reste plus guère de ces nobles animaux que l'ours, qui sera le dernier à quitter les forêts de l'Amérique.

—

Manitouline, dont la superficie est de 1600 milles carrés, était restée jusqu'en 1870 ou environ une réserve exclusivement indienne ; mais un arrangement étant survenu qui permettait d'ouvrir une certaine partie de l'île à la colonisation, des townships furent immédiatement

arpentés et de nombreux colons, venus surtout des comtés d'Ontario, s'y portèrent dans le but à la fois de cultiver et de spéculer sur les produits minéraux de ce nouveau champ d'exploitation. Les premiers établissements s'accrurent avec rapidité, tellement que de nos jours la population de l'île a atteint le chiffre de dix à douze mille âmes, sur lesquelles il y a environ deux mille Indiens. Ceux-ci sont des Saulteux, descendants de la nation des Chippewas ; ils ont reçu leur nom actuel des Canadiens-français, qui les rencontrèrent pour la première fois près du sault Sainte-Marie. Fraction démembrée de la grande famille des Algonquins on les retrouve partout, depuis le lac Huron jusqu'aux limites du Manitoba et dans les Etats du Michigan, du Minnesota et du Wisconsin. Ils sont peut-être aussi nombreux que les Sioux, quarante mille environ d'après les calculs les mieux établis—mais ils n'ont ni l'audace, ni l'esprit remuant, ni les goûts belliqueux de ces derniers.

" La plupart des Indiens, dit M. de Lamothe dans le livre cité par nous plus haut, sont catholiques romains ; quelques-uns ont embrassé le méthodisme ; une centaine à peine adorent officiellement le Manitou ; mais il n'est pas bien sûr

que leurs compatriotes prétendus chrétiens ne rendent point en secret les mêmes hommages qu'autrefois aux divinités des lacs et des bois. En 1871, un clergyman, qui accompagnait comme secrétaire la commission du chemin de fer du Pacifique dans son voyage à travers le continent, le révérend George W. Grant, recevait d'un de ses confrères, missionnaire méthodiste à Manitouline, l'aveu loyal du peu de succès obtenu dans le champ du prosélytisme, et l'enrégistrait non moins loyalement dans son journal. " Il n'existe, lui disait ce missionnaire, que peu ou pas de différence, au point de vue moral, entre les Indiens christianisés qui m'entourent et ceux qui sont restés païens. En fait, ces derniers se considèrent comme étant tout à fait supérieurs aux autres, et font de l'immoralité notoire de leurs compatriotes baptisés leur plus solide argument contre l'abandon de leur vieilles croyances. "

Les terres de la Manitouline sont concédées par le gouvernement fédéral au prix de cinquante centins l'acre ; elles deviennent alors partie intégrante de la province d'Ontario, dont elles reçoivent la même aide et les mêmes octrois, pour les chemins et les améliorations locales, que les autres nouveaux établissements.

Cette grande île forme partie du district politique d'Algoma, lequel embrasse pratiquement les deux grandes îles voisines, Cockburn et Saint-Joseph, et tout le nord des lacs Huron et Supérieur jusqu'à la limite occidentale d'Ontario, immense région de 43,132 milles carrés (27,605,802 acres en superficie), comprenant 33 sous-districts et une population de 30,000 habitants, parmi lesquels 4,678 Indiens et 1,562 Français. Cette région est la plupart du temps inculte et d'un aspect décourageant ; on n'y voit partout que rochers, lacs et marais.

Quelquefois, le long des rivières et des lacs, on trouvera d'étroites lisières de terre cultivable, mais à cela se borne le chétif domaine du colon dans cette contrée stérile et farouche. Néanmoins ses richesses minérales, ses vastes forêts de pin et ses abondantes pêcheries donnent au territoire d'Algoma une valeur incontestable.

II

Parvenus à l'extrémité occidentale de la grande Manitouline, nous entrons dans le détroit de Mississagua qui la sépare de l'île Cockburn

et nous voguons désormais entre deux rives, dont l'une, celle du nord, est formée par le district d'Algoma et l'autre, celle du sud, par une série d'îles qui se succèdent sur une même ligne, comme les anneaux d'une même chaîne, et semblent être la continuation de la presqu'île de Saugeen. Un jour viendra sans doute où le retrait successif des eaux les réunira toutes entre elles, comme il a mis à découvert les assises de la grande presqu'île, dont le caractère géologique est le même. Ces îles sont celles de Cockburn, de Drummond, (celle-ci appartient tout entière aux Etats-Unis) de Saint-Joseph, de Neebish, du Sucre et une multitude d'autres plus petites, qui se succèdent presque sans interruption jusqu'au sault Sainte-Marie.

Le côté nord se voit imparfaitement, parce qu'il n'a ni proéminences ni saillies élevées qui arrêtent le regard. Au loin cependant, dans la poussière dorée des rayons du soleil, s'estompe comme un embryon de chaînes montagneuses rampant à fleur de sol ; puis ce sont des étendues désolées, dénudées, où le feu a promené d'implacables ravages ; les arbres dépouillés de leurs branches, noircis, mais restés debout, pourrissent lentement dans une atmosphère écla-

tante, et répandent un masque d'horreur sur la nature agonisant à leurs pieds. Cette forêt décharnée, grelottante, qui plonge dans ses propres cendres ses racines encore vivaces, semble crépiter et craquer encore, comme si l'ardente flamme, réfugiée dans ses troncs, la dévorait mystérieusement ; on dirait de loin une armée confuse de squelettes, restés debout dans la mort et brandissant sans relâche toute espèce de tronçons d'armes et de hampes de drapeaux déchiquetés.

Le côté sud, formé par les îles et qu'on longe de très près, se voit distinctement. L'île Saint-Joseph, par exemple, longue de quinze milles et large d'à peu près autant, présente des contours harmonieux et semble former un arc parfait. On y remarque un certain nombre de petits défrichements, des " loghouses " ça et là disséminées, et d'épais rideaux d'arbres, dont le vert tendre caresse le regard et fait un contraste heureux avec l'aspect sévère, rugueux et réfractaire de la côte nord. L'île Saint-Joseph, grâce à sa grande largeur, oblige le lac Huron à un rétrécissement subit, et nous allons maintenant continuer notre route dans un chenal extrêmement varié et sinueux, dont les rives se rap-

prochent et s'éloignent tour à tour avec une égale fantaisie.

III

Si, en partant de Collingwood, au lieu de prendre un bateau de la " Collingwood and Lake Superior Line " on prend un des bateaux de la " Great Northern and Transit Company " on se rendra en ligne droite au " chenal du Nord " de la grande île Manitouline, et l'on suivra ce chenal, dans toute sa longueur, entre le rivage de l'île et la côte nord du lac Huron, jusqu'à la rivière Sainte-Marie.

Sur un trajet d'une soixantaine de lieues environ, ce sera pour le voyageur une suite non interrompue de surprises et d'enchantements. Parvenu à la hauteur de l'île Manitouline, le bateau ne pourra plus se frayer un passage qu'à force de gymnastique et d'évolutions, nous oserions dire de cascades, au milieu des innombrables îles, de toute grandeur et de toute description, qui sortent, pour ainsi dire incessamment, de l'abîme du lac, à mesure que l'on avance, surgissent inopinément, apparaissent et disparais-

sent, changent de forme et de position avec les mouvements du bateau, se montrent à l'avant, aux côtés, à l'arrière, et semblent vouloir accompagner gracieusement le voyageur jusqu'au terme de sa course, en le récréant d'une succession indéfinie de décors, de scènes à figures multiples et toujours changeantes.

Le capitaine Bayfield, de la marine royale anglaise, a constaté que l'on n'avait compté pas moins de vingt-sept mille îles, ainsi disséminées le long des rivages de la baie Georgienne et du nord du lac Huron.

Les rivages de la terre ferme n'offrent qu'une suite ininterrompue de rochers granitiques, coupés ça et là de quelques maigres dépôts de terre végétale où cherchent piteusement à croître des rejetons dégénérés de nos forêts. Des vents fréquents et furieux balaient la côte, dénudent les rochers et glacent toute végétation dans son germe. Cette côte est déserte, à l'exception de quatre à cinq petits groupes de maisons qui entourent des exploitations minérales ou forestières, ou bien encore des postes de pêche ou de fourrures. A chacun de ces établissements le bateau arrête, soit pour prendre du bois, soit pour débarquer ou recevoir un passager, soit

même pour y déposer des paquets ou des effets quelconques, sous la dénomination imposante de " fret. "

De toutes les rivieres qui se jettent dans le chenal du Nord, trois seulement méritent d'être signalées : ce sont la rivière des Espagnols (Spanish River), la Mississaga et la Thessalon. Aucune de ces rivières n'est navigable toutefois, si ce n'est la rivière des Espagnols, pour des bateaux ne tirant pas plus de cinq pieds d'eau, et pour une trentaine de milles seulement.

La rivière des Espagnols a une longueur approximative de cent vingts milles et la Mississaga de deux cents milles. A partir de l'embouchure de la rivière des Espagnols, la branche sud-ouest du Pacifique canadien, qui va de Sudbury, sur la ligne principale, au sault Sainte-Marie, côtoie tout le temps le rivage du lac Huron, sur une longueur d'environ soixante-quinze milles. Entre Sudbury et le sault Sainte-Marie, la distance est de cent quatre-vingts milles.



Vingt-quatre heures après notre départ de Collingwood, nous avions fait trois cent sept

milles et nous arrêtions aux mines de Bruce, (Bruce Mines) où il y avait encore un village en 1883 et une cinquantaine de travailleurs, reste d'une nombreuse armée.

Bruce Mines tire son nom d'une mine de cuivre sulfuré dont l'exploitation a été entreprise, il y a un certain nombre d'années déjà. Cette mine attira dans les commencements des centaines d'hommes, mais elle est aujourd'hui à peu près déserte, après avoir coûté plus d'un quart de million de dollars, comme cela est arrivé à d'autres mines situées au nord des lacs Huron et Supérieur.

Bruce Mines participe de la nature réfractaire et intransigeante de toute cette région. Quelques rochers, d'un aspect triste et froid, perçant le sol à travers une végétation chétive, une vingtaine de maisons, mornes comme tout ce qui les entoure, groupées à l'extrémité du long appontement en bois qui sert de quai, des débris de gangues minérales jetées çà et là de chaque côté du chemin, una vieille chapelle presbytérienne, un hôtel d'une apparence ennuyée où se réunissent le soir les mineurs qui constituent, avec ou sans leurs familles, l'unique population de l'endroit, voilà ce que c'est que

Bruce Mines aux yeux du voyageur, à qui il n'est donné que vingt minutes pour prendre des notes et constituer ses appréciations en jugements définitifs.

CHAPITRE VIII

RIVIERE ET SAULT SAINTE-MARIE

I

Nous continuons; nous passons devant une grande île qui porte le nom singulier de "Campement d'Ours"; nous traversons à la hâte le petit lac George, puis nous entrons dans un défilé étroit formé par la côte nord et par l'île du "Sucre," qui suit de près l'île Saint-Joseph. Subitement, la rivière Sainte-Marie se dilate, s'ouvre en un ovale parfait, et nous entrons dans le grand lac George, une merveille cachée au fond d'un amphithéâtre de collines montagneuses, de rochers et d'épais massifs d'arbres au feuillage intense,

moiré sombre et plein de reflets profonds. Le tout forme un encadrement d'une harmonie exquise dans la distribution, et d'un art merveilleux dans la composition de chaque détail qui peut concourir à la beauté de l'ensemble.



A la sortie du lac George, nous continuons dans la rivière Sainte-Marie, devenue maintenant si étroite qu'aucun détail des deux rives, canadienne et américaine, ne nous échappe.

Une procession d'îles semble venir à notre rencontre : nous avançons rapidement, mais plus rapidement encore elles disparaissent l'une après l'autre derrière nous, n'ayant eu que le temps de nous saluer. La rivière fait des détours infinis ; notre route n'est qu'une spirale irrégulière, mais continuelle ; le rivage n'est qu'une suite de criques tortueuses recélant des anfractuosités et de petites indentations où le gibier aquatique établit ses retraites, et où les Indiens s'abritent pour faire la pêche. A mesure que nous avançons les îlots se multiplient, et chaque méandre nouveau que suit le steamer nous

montre de nouvelles petites baies, au-dessus desquelles planent des rochers couverts de sapins et d'arbrisseaux divers.

Des cabanes d'Indiens, parfois aussi des campements, des maisons même, entourées d'un enclos cultivé, plus ou moins grand, apparaissent çà et là ; bientôt les maisons, ayant derrière elles des champs de blé et de patates, des parterres de légumes, des jardinets à leurs débuts, et devant elles une longue ceinture d'arbrisseaux, qui borde le rivage, se montreront sans interruption, surtout du côté américain, jusqu'au voisinage du sault Sainte-Marie. Les canots des Indiens glissent, volent autour de nous ; il en sort de chaque échancrure de ces innombrables rivages qui défilent vertigineusement sous nos regards. Ici et là la rivière se bifurque et l'on court dans un chenal qui n'a pas plus de deux cents pieds de largeur. Ailleurs c'est une cascade de rochers, coiffés d'une végétation anémique, qui tombent presque tout droits dans la rivière ; le cœur se serre, on passe si près d'eux que l'on croit qn'ils vont s'abîmer sur le pont du steamer et l'engloutir avec hommes, femmes et enfants, et jusqu'à l'abominable roastbeef et aux légumes antédiluviens qu'on y sert aux pas-

sagers avec une incomparable parcimonie. Mais, malheureusement, nous passons vite et tout le monde échappe, ainsi que tous les débris d'animaux pétrifiés qui formeront le menu du lendemain. Nous avons le temps d'apercevoir Richard's Landing, seul endroit de tout ce pays où il y ait une dizaine de maisons réunies en village ; il s'y trouve aussi un magasin et un bureau de poste ; mais ce qui en fait l'unique importance, c'est le commerce de bois qui fournit des chargements aux petits steamers des lacs.

—

Nous allons toujours. Le côté américain devient une succession de champs cultivés, tandis que le côté canadien n'offre à la vue que quelques habitations isolées. Au loin se dessine un cercle de montagnes bleues, sans grande élévation, qui expire sur les bords du lac Supérieur. Mais voici que le côté canadien s'anime ; les maisons se rapprochent, les champs se revêtent de grains et de végétaux ; une chapelle apparaît, puis une autre du côté américain ; la chapelle canadienne est celle de la " Mission ", laquelle porte le nom de " Garden River".

Le site est ravissant ; toute la campagne qui l'entoure a une physionomie enfantine et joyeuse qui réjouit, qu'on est heureux de contempler, ne fût-ce que quelques minutes ; mais le torrent de la vie s'écoule et le steamer est emporté dans sa course insensible à toutes les séductions de la nature. L'air qui jusqu'alors avait été emprisonné daus un étroit chenal, se dilate ; il fraîchit, s'emplit du parfum des bois, des pures exhalaisons de la rivière rendues à la liberté, et la poitrine avide en aspire de longues bouffées qui viennent d'où......, on ne sait, mais on éprouve une sensation étrange et comme maîtresse de tout l'être ; on sent le voisinage de quelque chose de grand ; le bouillonnement du sault Sainte-Marie l'annonce ; la nature intimidée semble changer d'aspect ; des bateaux à vapeur et des barges se croisent et glissent en tous sens, la rivière et ses bords se remplissent d'activité.... Qu'y a-t-il ? C'est le plus grand des lacs du globe, c'est le Supérieur qui est là, à peine à deux milles de nous, que nous ne voyons pas encore, mais que nous sentons bien, parce que toute grande chose dans la nature a pour ainsi dire son atmosphère à elle, pénétrée, saturée de sa propre essence, qui prend comme une image de ses formes et qui la révèle aux regards de

l'esprit, avant que les yeux en aient pu rien découvrir.



Enfin nous voilà arrivés au sault Sainte-Marie. Il est neuf heures du soir, trop tard pour passer dans le canal, dont les écluses se ferment régulièrement tous les jours à six heures ; nous ne pourrons continuer notre route que le lendemain matin au lever du jour. Le steamer accoste le long du quai ; tous les passagers débarquent, et nous voilà nous promenant, rôdant dans la grande rue de la petite ville du Sault, qui ne contient guère plus de 2500 habitants. Cette grande rue, c'est toute la ville ; en dehors d'elle il n'y a que des ruelles obscures qui conduisent aux quais ou en arrière, vers les résidences privées. La " main street " n'a peut-être pas dix arpents de longueur, mais elle renferme un excellent et grand hôtel—quelle est donc la petite ville américaine qui n'a pas un grand hôtel ?—spacieux, bien aéré, bien éclairé, blanc comme une robe de première communion, propre et luisant comme un louis d'or. Avec

cela tranquille, très comme il faut. C'est le *Chippewa House*.

Il y a bien encore deux ou trois hôtels, sans compter sept ou huit *saloons*, le tout dans la grande rue, bien entendu. Abstraction faite des *saloons*, il ne reste plus guère que des magasins de provisions, des épiceries et des pharmacies. Mais on aurait bien de la peine à les distinguer les uns des autres ; le pharmacien du Sault est aux trois quarts épicier, l'épicier à moitié pharmacien, et le marchand de provisions participe des deux. Bon nombre d'Indiens circulent, enveloppés dans l'inséparable " couverte "; ils forment le tiers de la population urbaine et les deux tiers de celle de la banlieue. Leur seule occupation est la pêche. Ces Indiens parlent assez souvent le français, ou plutôt le canadien. Il faut dire qu'ils estropient encore moins notre langue que les deux tiers des sous-rédacteurs de nos journaux.

Il n'y avait au sault Sainte-Marie, lorsque nous y passâmes en 1883, ni chemin de fer ni télégraphe. Situé à l'extrémité du Michigan, cet important village n'avait de communications d'aucune sorte, si ce n'est par eau. L'hiver, il était absolument isolé. La station de chemin de

fer la plus rapprochée était à soixante milles de distance, à Saint-Ignace, autre petite ville de 2,500 âmes, peuplée de Français, d'Indiens et de métis, et dont l'origine remonte au Père Marquette, qui y fonda une mission en 1670–71.



Saint-Ignace est situé sur le détroit de Mackinaw, par lequel les eaux du lac Michigan se réunissent à celles du lac Huron. En face est l'île de Mackinaw, jadis célèbre sous le nom de Michilimakinac, et que les Américains ont convertie en un parc national, où des milliers de touristes affluent tous les ans.

Michilimakinac, situé au seuil des communications intérieures avec le continent américain, était une position stratégique de premier ordre convoitée également et possédée tour à tour, suivant les hasards de la guerre, par les Anglais et les Français. C'est là qu'eut lieu en 1763 la fameuse conspiration du grand chef indien Pontiac, qui réussit à s'emparer du fort et massacra la garnison anglaise tout entière, épisode d'un temps où les Indiens étaient encore à

redouter, et dont Parkman a fait le sujet d'un de ses pittoresques et chatoyants récits.

En 1764, on construisit le fort qui existe actuellement. Celui-ci fut cédé aux Etats-Unis en 1793, et les Anglais transportèrent leurs quartiers généraux quarante milles plus au nord, sur l'île Saint-Joseph, où ils élevèrent un fort, dont quelques ruines encore sont visibles.

En 1812, quand la guerre éclata entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, le capitaine Roberts, commandant du fort Saint-Joseph, et le brave Toussaint Pothier, qui fut plus tard membre de la Législature à Montréal, se mettant à la tête de quatre cent-cinquante Canadiens et Indiens, descendirent en canot la rivière Sainte-Marie, abordèrent à Mackinaw et s'emparèrent du fort. Ils gardèrent possession de l'île et construisirent le fort Saint-George sur sa partie la plus élevée. En 1815, à la cessation des hostilités, l'île fut de nouveau remise aux Américains, et ceux-ci donnèrent au fort George le nom de fort Holmes, en l'honneur d'un de leurs officiers, tué pendant la guerre.

II

La ville de Sainte-Marie, quoique d'un aspect un peu sauvage, est néanmoins pittoresque ; elle est tout entière sur le territoire américain, de même que le canal qui porte son nom. Celui-ci, ouvert pour la première fois à la navigation le 18 juin 1855, était entièrement reconstruit et complété en 1882, au prix de deux millons, 405 mille dollars. Ce canal, qui a près d'un mille de longueur, quatre-vingts pieds de largeur, seize pieds d'eau sur les seuils, peut admettre des navires jaugeant plus de deux mille tonneaux. Ses écluses, au nombre de deux, ont cinq cent-cinquante pieds de long et rendent insensible la descente de dix-huit pieds seulement qu'accomplit le Sault, sur un parcours d'un demi-mille, avant d'atteindre la rivière Sainte-Marie, qui relie le lac Supérieur au lac Huron.

Jusqu'au 9 juin 1881, le canal a été en la possession et sous le contrôle de l'Etat du Michigan, qui prélevait les droits de passage pour défrayer les dépenses. Depuis lors, la propriété en a été transférée au gouvernement des Etats-Unis.

Celui-ci se propose de construire prochainement une seule et unique écluse ayant huit cents pieds de long, cent de large et vingt-et-un de profondeur. De son côté, le gouvernement d'Ottawa fait faire les travaux préliminaires pour la construction d'un canal sur le territoire canadien.

Le canal Sainte-Marie est toujours ouvert à la navigation depuis la fin d'avril jusqu'au commencement de décembre.

Pour les lecteurs friands de statistiques, disons enfin que le tonnage total qui a passé par le canal en 1887 s'est élevé à l'énorme chiffre de 4,897,598 tonneaux, le nombre des passagers à 9,355 et celui des voyages, aller et retour, par voilier ou bateau à vapeur, à plus de huit mille.

CHAPITRE IX

SUR LE LAC SUPERIEUR

I

Le 26 juillet, 1883, dès les premiers feux du jour, le steamer *Campana* se détache du quai

où le retiennent ses amarres ; il entre doucement, précieusement dans le canal Sainte-Marie, en sort vingt minutes après et glisse encore quelque temps entre deux rives rapprochées ; puis rapidement, en quelques minutes, ces deux rives s'écartent et forment comme une large baie que le steamer franchit au pas de course. Nous atteignons le cap Gros, énorme rocher turriforme de mille pieds d'élévation, qui, avec le cap Iroquois, son vis-à-vis et son pendant sur la rive américaine, forme ce que le célèbre naturaliste Agassiz appelait les " portiques du lac Supérieur." En un instant, les deux caps sont derrière nous ; les rives, de chaque côté, n'apparaissent plus que confusément ; au loin cependant, le promontoire " White Fish," qui s'avance à plusieurs milles au large, semble vouloir à son tour fermer l'accès du grand lac, mais lui aussi disparaît rapidement à nos yeux et nous voilà enfin glissant sur l'abîme redoutable du lac géant, dont le cristal profond cache les plus terribles tempêtes.

Cet océan d'eau douce, qui remplit de son énorme masse un bassin profond de neuf cents pieds, a une superficie de trente deux mille milles et une longueur de côtes de mille trente

milles. Cependant, malgré cette profondeur de neuf cents pieds, le lac ne s'élève pas à plus de six cents pieds au-dessus du niveau de la mer, c. à d. que le fond du lac est à trois cents pieds plus bas que ce même niveau. Certains phénomènes ressemblant à la marée ont fait croire à l'existence de communications souterraines avec l'océan ; mais cela est peu probable, car il serait difficile, pour ne pas dire impossible, que le mouvement pût se communiquer de la mer au lac contre l'énorme pression constante de trois cents pieds. D'ailleurs, le courant terrible qui se serait établi sous cette force eût frayé un passage suffisant pour abaisser le niveau du lac. D'une extrémité à l'autre, de la rivière Sainte-Marie à Duluth, le Supérieur mesure quatre cent vingt milles. Des rochers sauvages, des monts ferrugineux, des murs de granit encaissent ses flots parfois impatients comme ceux de la mer ; quatre-vingts torrents ou rivières se mêlent à sa froide eau de cristal, mais ne l'empêchent pas de diminuer insensiblement ; il paraît en effet avoir baissé de trente à quarante pieds ; c'est que l'apport de tant d'affluents suffit à peine à remplacer ce que le soleil ardent de juillet et d'août aspire de vapeurs sur cette immense sur-

face, et voilà aussi pourquoi il est rare que le Superieur ne soit pas couvert de brouillards plus ou moins épais durant ces deux mois, les plus chauds de l'année.

—

Pour nous il fit un temps digne d'être chanté dans un concours de poëtes et de figurer parmi les pronostics encore vierges de Vennor. Un léger brouillard nous enveloppait, comme un voile de gaz ou de tulle fine que nos regards perçaient aisément, du moins jusqu'à une quinzaine d'arpents tout autour de notre steamer. On eût dit un nombre infini de fils de la Vierge flottant et se balançant sous un battement d'ailes ; le soleil apparaissait au plus profond des cieux comme un gros disque rouge sanglant, mais privé de rayons, globe abandonné dans un espace muet, sans horizons et sans atmosphère. Pas d'autre brise que celle que faisait mesurément, par bouffées égales, de chaque côté de nous, la proue du steamer fendant l'abîme azuré ; toutes les deux ou trois minutes, le sifflet à vapeur faisait entendre un cri aigu, perçant, qui devait porter l'effroi dans les retraites inaccessibles où Eole s'était

réfugié, et faire frissoner le serpent de mer, dont on n'a pu voir encore que la tête, longue de 190 pieds, et dont la queue bat sans doute quelque rivage inhospitalier, dans un hémisphère différent du nôtre. La chaleur était vive, mais pas lourde, et l'atmosphère échauffée ne portait pas en elle cette pesanteur qui accable et énerve durant les jours caniculaires. Un bataillon de goëlands, qui nous avait suivis depuis notre départ du Sault, continuait à dessiner derrière nous les longs zigzags de son vol, tantôt se précipitant avec ensemble sur les rebuts des repas qu'on leur jetait, en agitant leurs ailes sur les flots assoupis, tantôt s'élevant dans l'air comme des flèches rapides, pour redescendre l'instant d'après, ailes déployées et immobiles, jusqu'au ras du lac, en lissant sur sa large croupe leurs longues et soyeuses fales blanches.



Debout sur le pont supérieur du steamer, étage aérien interdit aux passagers, mais que les passagers peu scrupuleux escaladent sans remords, je contemplais toute cette scène muette et vivante à la fois, essayant de sonder l'impénétrable, me

plongeant par la pensée dans l'infini, à la recherche probablement de quelque nouvelle planète pour remplacer celles qu'on nous annonce et qui ne se montrent pas, lorsque je sentis une main se poser doucement sur mon épaule ; en même temps, une voix, aussi féminine que peut l'être celle d'un homme, me disait : " Excuse me, sir, if I interrupt your meditation ; you seem to be very deep in your thoughts ; may I have a little bit of a conversation with you ?" Je me retournai vivement et je regardai mon interlocuteur, dont les yeux étaient dans les miens, et qui attendait sans doute de ma bouche l'expression de quelque pensée profonde comme le firmament, attendrissante et persuasive comme une demande de subsides.



Nous filons à raison de neuf milles à l'heure seulement, le brouillard se faisant fort de nous accompagner jusqu'au terme du voyage. Nous passons au large de la baie de Michipicoten, dans laquelle débouche la rivière de ce nom, bien connue, depuis près de deux siècles, par les "voyageurs" et les employés de la Compagnie

hudsonienne, comme ouvrant la voie de communication la plus courte et la plus directe entre le lac Supérieur et la baie de James, ce vaste prolongement de la mer de Hudson. On accomplissait jadis ce voyage en faisant un court portage entre la rivière Michipicoten et la rivière à l'Orignal, (Moose River) que l'on suivait ensuite sans obstacles jusqu'à Moose Factory, sur la baie de James. Là, on échangeait les fourrures que l'on avait apportées pour le compte de la Compagnie, dans des barges de cinq tonneaux de jauge, et l'on en rapportait les provisions déposées à Moose Factory par les navires venus d'Angleterre. Michipicoten était devenu ainsi l'un des centres principaux du commerce que la Compagnie de la baie d'Hudson faisait seule dans les immenses parages du nord. Le voyage ne prenait guère plus de cinq jours, pour un trajet de deux cents milles environ.

—

Quelques heures après nous arrivons à " Otter Cove " (Anse à la Loutre). Nous y entrons ; nous pénétrons dans cette brèche profonde faite aux masses de granit qui étagent leurs lourds

et formidables entassements sur toute la côte nord du grand lac. Depuis que cette terrible blessure a été pratiquée dans ses flancs, la muraille de sombres rochers qui surplombe le lac a eu le temps de se couvrir d'une nouvelle couronne de pins, d'épinettes et de mélèzes qui glissent, comme une cascade de sourcils, jusqu'au bas des pentes, le long des arêtes et des parois des rocs, et vont s'éparpiller en petits groupes perdus dans les mille anfractuosités et déchirures de la côte. Cette côte est toujours frémissante d'échos. Tantôt c'est le tonnerre qui promène ses roulements, comme un galop de chevaux aériens, dans les gorges et sur les cimes retentissantes ; tantôt c'est la tempête qui précipite les flots du lac sur ce rivage d'airain, où ils se brisent en jetant dans l'air une écume furieuse ; et tantôt le vent apaisé balance les têtes des arbres, dont la longue ondulation rappelle le bruit sourd d'une houle profonde et lointaine.

En sortant de l'Anse, on aperçoit un rocher isolé en arrière de ceux qui s'arc-boutent le long du rivage. Ce rocher est celui de la " Loutre," baptisé ainsi à cause de sa forme qui lui donne une ressemblance lointaine avec cet animal aquatique.

II

Il était déjà tard dans la soirée quand nous passâmes vis-à-vis de la fameuse baie de Nepigon, où l'on ne pénètre que par des chenaux étroits et tortueux, laissés entre elles par les îles qui interceptent presque l'entrée de la baie et la protégent contre tous les vents. La plus grande de ces îles est celle de Saint-Ignace, dont les cimes s'élèvent jusqu'à mille cinq cents pieds au-dessus du niveau du lac. A trente milles dans l'intérieur s'étend le magnifique lac Nepigon, qui déverse ses eaux dans la baie par une rivière qui porte son nom, rivière d'une admirable limpidité, comme l'indique son appellation indienne. Nepigon, en effet, veut dire, " eau claire et profonde." La baie est entourée par un cadre de montagnes, de douze à quinze cents pieds d'élévation, qui se prolonge à droite sous la forme d'une longue presqu'île, de l'autre côté de laquelle se trouve la baie Noire, profonde échancrure qui s'enfonce jusqu'à quarante-cinq milles dans l'intérieur de la côte.

Le lac Nepigon, élevé à trois cents pieds au-

dessus du niveau du lac Supérieur, est de forme elliptique; il mesure environ quarante lieues de long sur quinze à seize de large, et dans certains endroits, sa profondeur dépasse six cents pieds. "Il est tout parsemé d'îles et d'îlots boisés qui lui donnent une grande beauté," dit M. de Lamothe. Tout cet ensemble harmonieusement groupé, splendidement éclairé, brillant de couleur, imposant dans sa majesté sauvage, constitue le plus admirable panorama qu'il soit possible de contempler.

A l'embouchure de la rivière Nepigon se voit le fameux "Rocher Rouge," (RED ROCK) tapissé d'innombrables inscriptions, marques et souvenirs des visites des Indiens qui, de temps immémorial, avaient consacré ce rocher au Manitou et y faisaient des pélerinages périodiques. —Ils en tiraient aussi le grain dont ils composaient l'auguste "calumet de la paix," qui se passait de bouche en bouche, dans les occasions solennelles. On peut voir encore des échantillons de la pierre singulière et unique qui constitue le rocher Rouge sur les bords du Mississipi et jusqu'au Mexique même, dans les *Mounds*, ou tertres où sont ensevelies les races éteintes de l'Amérique anté-colombienne.

***

A la beauté physique viennent s'ajouter pour le lac Nepigon des qualités plus solides. Il est l'habitat des plus belles et des plus savoureuses truites du monde entier. Le saumon le plus recherché de certaines de nos rivières, telles que la Bethsiamis, la Matane, la Godbout et la Restigouche n'ont pas un goût plus fin, ni une chair plus tendre, plus succulente que celle des superbes truites du lac Nepigon ; cette noble race est sans doute une colonie de saumons émigrés, qui, avec le temps, avec la différence des lieux et des eaux, et celle des conditions climatériques peut-être, se sera modifiée au point de former comme un trait d'union entre deux espèces que peu de dissemblances séparent, et qui seraient parfaitement disposées à se fusionner.

Comme nous n'avions plus que soixante à soixante-dix milles à faire pour atteindre le terme de notre traversée, je résolus de passer la nuit debout, afin de pouvoir saisir çà et là quelques aperçus de la côte, en autant que me le permettraient les ténèbres. C'est ainsi que je

vis défiler l'île Porphyre, située à l'entrée de la baie Noire et surmontée d'un phare à feux tournants ; puis la longue presqu'île de Sibly, dont le rivage oriental borde cette même baie, sur une longueur de quarante-cinq milles, et dont les falaises sombres et escarpées abritent l'îlot d'Argent (Silver Islet,) petit rocher qui a déjà produit, paraît-il, trois millions de dollars. Les mines d'argent de cet ilôt ne se trouvent pas par veines et par filons, mais par "poches" nombreuses, isolées les unes des autres. On voit là des établissements importants et une population considérable de mineurs, laquelle déserterait du jour au lendemain si les "poches" venaient à lui faire défaut. A notre gauche nous apercevons vaguement la grande et belle île Royale, que les Américains ont su englober tout entière dans leurs possessions. Cette île contient de magnifiques mines de cuivre natif, que les Indiens travaillaient eux-mêmes, il y a déjà un temps bien éloigné de nous ; et c'est aussi des eaux qui baignent ses rivages que le délicieux poisson blanc s'échappe, aussitôt le printemps venu, pour gagner, en troupes serrées, les abords de la terre ferme.

***

Mais voici un autre phare, dont l'éclat rouge de feu commence à pâlir au milieu des nappes flottantes du brouillard ; ces nappes se déploient, au matin, sur la surface du lac, ou s'étagent en cercles plus ou moins resserrés, de la base au sommet des montagnes lointaines. C'est le phare du cap Tonnerre, cap légendaire et redoutable dont la forme simule une tête, des jambes et des bras croisés sur une vaste poitrine. Aussi les Indiens croient-ils que c'est le grand Manitou qui est là, étendu sur le lac, dormant d'un sommeil séculaire, sous l'aspect d'un rocher géant, et ne manquent-ils pas, lorsqu'ils glissent près de lui, dans leurs rapides et fragiles canots, de lui jeter des torquettes de tabac, pour se le rendre favorable. Ce tabac, paraît-il, est un narcotique puissant, même pour les dieux, puisque le cap Tonnerre ne s'est pas réveillé de temps immémorial.

Nous tournons ce Manitou de pierre que les Indiens croient entendre ronfler, lorsqu'il retentit des éclats de la foudre, et nous entrons

dans la grandiose baie du Tonnerre, longue de vingt-six milles et large de dix-huit, au fond de laquelle se dessine, dans les vapeurs de l'aube, Prince Arthur's Landing, communément appelé aujourd'hui Port Arthur, pour parler un langage plus démocratique.

Au sifflet de la locomotive, les hauteurs, qui enserrent la baie dans leur sauvage et puissante étreinte, les promontoires et les rochers géants rendent un mugissement formidable qui éclate, d'échos en échos, sur tout le parcours de la baie. L'air en est ébranlé et les caps, où se rassemblent les tempêtes, frémissent sur leur base. C'est la voix du Grand Esprit, de Nana-Bijoo, qui se fait entendre pour annoncer notre arrivée et pour avertir tous les petits Nana-Bijoos de venir nous saluer sur notre passage.

Moins de deux heures après, nous mettons le pied sur l'une des longues jetées en bois qui s'avancent du port dans le lac, et nous touchons enfin le sol du grand Nord-Ouest canadien, après une navigation de six cent cinquante milles, depuis notre départ de la baie Georgienne.

III

Avant d'aller plus loin tournons nos regards seulement quelques instants en arrière, et donnons un petit espace dans notre récit à des considérations qui forment l'accompagnement obligé de notre voyage, et que nous avons dû laisser de côté pour ne pas en ralentir le cours ou le charger de trop de matière.

Le tour des lacs était autrefois la promenade fashionnable et traditionnelle des dames d'Ontario et des Etats riverains du lac, tels que ceux de New-York, de l'Ohio et du Michigan. Mais depuis que le Nord-Ouest a été ouvert aux communications extérieures, tout cela a bien changé de caractère et d'aspect. Une armée de travailleurs de toute catégorie et de chercheurs de fortune, avec leurs femmes et leurs enfants, ont envahi toutes les lignes de steamers. Ce qui était jadis un voyage de santé et de plaisir, pour les élégantes et les touristes à la recherche de la nature primitive et de fraîches impressions, n'est plus guère aujourd'hui qu'un moyen de transport pour une multitude qui émigre et n'a

d'autre souci que d'arriver à sa destination, par la voie la moins dispendieuse et la plus commode. Aussi la tenue générale, la déférence et la politesse envers les passagers, le cachet primitif de distinction ont-ils disparu dans la pratique vulgaire des plus strictes obligations et dans l'unique souci de tirer le plus de bénéfice possible du fret humain et des marchandises expédiées.

—

Les compagnies de steamers des Lacs ont depuis longtemps compris que la construction du " Pacifique " leur porterait un coup mortel, et que les grands paquebots du Syndicat les réduiraient à l'état de simples agences locales pour le trafic restreint d'un port à l'autre des lacs. Aussi, en présence d'une telle perspective et pendant qu'elles possèdent encore les seuls moyens de transport entre l'Est et l'Ouest, veulent-elles faire flèche de tout bois et écartent-elles toute autre considération devant la nécessité absolue de réaliser le plus de profits possibles. Les passagers sont pour ces compagnies chose

secondaire ; ils sont des colis vivants, voilà tout ; il n'y a pas grand bénéfice à tirer d'eux, à cause de la concurrence qui a réduit les passages à des prix fort modestes ; mais ce qui importe, c'est le fret, non pas le fret local, mais celui qu'expédient vers l'Ouest les Provinces Maritimes, l'Angleterre et même jusqu'à un certain point les Etats-Unis. De là ce débraillé, ce sans-gêne, ce manque d'égards et de convenance qui ont remplacé le "comme il faut" et les façons honnêtes d'autrefois.

III

Il n'existe pas de navigation aussi hasardée, aussi périlleuse, aussi outrageusement téméraire que celle de nos grands lacs. "J'aimerais mieux traverser l'océan vingt fois, disait le capitaine Ira Brown, un vieux loup de mer de l'Erié, que de faire un seul voyage, du fleuve Saint-Laurent à Chicago, par la voie des lacs, dans cette saison-ci de l'année." Cette voie est en effet beaucoup plus dangereuse que celle de l'Atlantique, comme on le voit par la proportion annuelle des naufrages et des pertes de vie ; on peut même dire qu'il ne s'élève jamais une tem-

pête sur les lacs sans qu'elle soit invariablement accompagnée ou suivie de désastres. Les navigateurs des lacs s'aventureront par des temps qui épouvanteraient le plus hardi marin d'eau salée : ils prendront des chargements à bord de vaisseaux qui peuvent à peine tenir la mer par le temps le plus calme, et la plupart de ces vaisseaux voyagent bien plus durant la saison dangereuse que durant la belle saison de l'année. C'est parce que les mois d'octobre et novembre sont ceux qui donnent le plus de profits aux maîtres de bâtiments, ceux pendant lesquels les cargaisons sont les plus fortes et les prix de transport les plus élevés. Les expéditions de grains sont plus actives vers la fin de la navigation ; à cette époque-là, tout bateau qui peut seulement flotter est sûr de ne pas manquer de fret, la saison de la navigation étant très courte sur les lacs, l'hiver hâtif et le printemps tardif ; les glaces s'y forment vite et disparaissent lentement ; l'affréteur n'a donc qu'une seule idée, qui est de mettre à profit chaque heure du jour, et, quoiqu'il soit exposé à voir surgir d'un moment à l'autre des tempêtes violentes, il ne prend aucune des précautions qui pourraient retarder son départ de quelques instants.

—

C'est là l'état de choses peu engageant pour les passagers qui existait il y a six ans, mais que l'introduction de la ligne des paquebots du Pacifique et la création de la nouvelle ligne de Collingwood ont tranformé du tout au tout. Qu'il nous soit permis de reproduire ici ce que nous écrivions à ce sujet, dans le temps, à un journal de Montréal.

" Les trois steamers du Pacifique, l'ALBERTA, l'ATHABASKA et l'ALGOMA auront à peu près les mêmes dimensionss et la même capacité, deux cent soixante-dix pieds de longueur, trente-huit pieds de largeur, trente à trente-trois pieds de cale et deux mille tonneaux de jauge. Ils pourront recevoir cent quatre-vingts passagers de première classe et douze cents d'entrepont, et ils feront le trajet d'Algoma à la baie du Tonnerre, distance de trois cent soixante milles, en vingt-quatre heures, la moyenne de leur course étant de quinze milles à l'heure. Ce sont les premiers steamers en acier et les plus grands qui auront encore paru sur les lacs. On ne sait pas encore combien ils feront de voyages durant la prochaine saison, mais ce dont on peut être sûr, c'est que la Compagnie du Pacifique se propose de leur faire tenir une ligne quotidienne aussitôt

que les circonstances le permettront. En attendant, elle se hâte de compléter l'embranchement de chemin de fer qui doit raccorder les deux grands tronçons est et ouest du Pacifique, en se reliant à sa ligne de steamers. Cet embrachement, long d'une centaine de milles, partira d'un endroit appelé Sudbury, sur la voie principale, à l'ouest du lac Nipissing, et devra aboutir à Algoma Mills, sur le lac Huron, en face de l'île Manitouline.

" Les travaux sont poussés avec une extrême vigueur à chacune des deux extrémités de l'embranchement. Dans deux ans, la ligne principale sera toute construite au nord du lac Supérieur, de sorte que les voyageurs auront le choix, aux mêmes conditions, de suivre la voie ferrée sur tout son parcours, jusqu'aux montagnes Rocheuses, ou de prendre le paquebot à Algoma Mills, ce qui leur procurera le plaisir d'une délicieuse promenade sur le lac Supérieur. Les steamers feront la correspondance directement avec Port Arthur, c'est-à-dire que les passagers trouveront, immédiatement à leur arrivée dans ce port, un train en partance qui les transportera dans les différentes localités du Nord-Ouest. Le Syndicat établit cette ligne de steamers en

6

vue du transport des grains, et c'est pourquoi il fait actuellement construire à Port Arthur trois vastes élévateurs, dont l'un est presque déjà complété. Le départ d'Algoma Mills aura lieu tous les jours à huit heures du matin; les passagers pourront ainsi jouir du spectacle de la rivière Sainte-Marie, et, le lendemain, au point du jour, ils auront encore à faire vingt-trois heures de navigation avant d'atteindre la baie du Tonnerre. Ils pourront de la sorte contempler tout ce qu'il y a de plus beau à voir dans le trajet, outre qu'ils éviteront les mauvais temps si fréquents sur la baie Georgienne et sur le lac Huron. On évalue la distance entre Montréal et Algoma Mills à 530 milles, et à quatre-vingt-dix celle qui sépare ce dernier endroit du sault Sainte-Marie. Ajoutons environ deux cents milles sur le lac Supérieur, et nous obtenons un total de 820 milles, dont le parcours se fera en deux jours et demi. C'est ce que nous verrons dès le printemps prochain, spectacle auquel il serait curieux de convoquer tous ceux qui, il n'y a pas plus de sept à huit ans, trouvaient chimérique et insensé le projet d'un chemin de fer canadien du Pacifique."

***

C'est le vendredi, 27 juillet, à six heures du matin, cinq jours et six nuits après notre départ de Montréal, en y comprenant environ quarante heures perdues en route, que nous débarquons à Port Arthur, petite ville qui se composait de quelques cabanes, il y a dix ans, et qui est en train de devenir un grand centre d'expédition pour les grains, grâce à sa position qui en fait la tête de ligne des steamers du Pacifique.

IV

L'histoire des villes de l'Ouest est une histoire sans légendes, sans époques historiques, sans révolutions et sans attraits pour celui qui aime à se promener dans les obscures avenues d'un passé lointain. On n'y voit pas se dérouler le flot humain, de génération en génération, chacune avec ses misères, ses servitudes, ses luttes incessantes et la trace partout visible de

longues oppressions. Celle-ci est l'histoire toute récente des conquêtes paisibles de l'homme sur la nature, conquêtes dues uniquement à l'industrie patiente et à l'esprit d'entreprise. Telle nous apparaît aujourd'hui la petite ville naissante de Port Arthur.

Dès le dix-septième siècle quelques-uns des premiers pionniers du Canada avaient conçu l'idée que le lac Supérieur était la grande route devant conduire aux pays à fourrures de l'extrême Ouest. En 1656, deux Français, poussés par l'esprit d'aventure, de Grossellier et Radison, explorèrent la côte nord du grand lac jusqu'à un endroit tout près de l'emplacement actuel de Port Arthur, d'où ils partirent pour se rendre à la rivière à la Pluie et au lac des Bois. En 1678, Daniel Greysolon se bâtit une habitation à l'embouchure de la Kamistiquia, dans la baie du Tonnerre, et commença le trafic des fourrures avec les tribus indiennes avoisinantes ; c'est donc à deux cents ans environ qu'on peut faire remonter l'origine de ce commerce dans le voisinage de Port Arthur, et les années qui suivirent lui apportèrent un développement tel qu'en 1770 il s'étendait déjà jusqu'aux "fourches" de la Saskatchewan. Près de la maison de Greysolon

avaient lieu les rendez-vous annuels des traiteurs, rendez-vous qu'on peut considérer comme le point de départ de la Compagnie du Nord-Ouest, constituée en 1805 pour combattre les prétentions exclusives de la Compagnie de la baie de Hudson.

—

En 1857, le gouvernement canadien organisa une expédition, sous le commandement du professeur Hind et de M. S. J. Dawson, pour explorer tout le pays situé à l'ouest du lac Supérieur. A cette époque, la baie du Tonnerre ne renfermait que quelques familles écossaises qui s'y étaient réfugiées, à la suite de la guerre dans laquelle les colonies américaines avaient conquis leur indépendance ; mais à Port Arthur même il ne s'élevait encore qu'une seule cabane en bois brut. Tout le pays qui s'étendait de là jusqu'à la rivière Rouge était extrêmement sauvage et difficile, en sorte que, pour y déterminer un courant d'émigration, le gouvernement canadien dut entreprendre la création d'une route qui relierait d'abord la baie du Tonnerre à la rivière à la Pluie et au lac des Bois, et se continuerait

ensuite jusqu'à la rivière Rouge. Il confia à M. Dawson l'exécution de cette route, à laquelle on a justement donné son nom et qui a été jusqu'à 1883 la seule voie de communication entre le lac Supérieur et le Manitoba. Ceci se passait en 1865-66. M. Dawson établit sa base d'opérations à Port Arthur, et, en 1868, les magasins d'approvisionnement des explorateurs y étaient installés.

Pendant que les travaux étaient poussés avec une rapidité et une vigueur étonnantes, le gouvernement canadien achetait l'immense territoire de la Compagnie de la baie d'Hudson, et les quelques pionniers établis à la baie du Tonnerre se groupaient autour de la "Station," comme on appelait alors l'endroit où allait bientôt s'élever la ville de Port Arthur. " Ce n'était pas une mince affaire, dit M. de Lamothe, que d'établir une voie de communication sûre et facile à travers plus de sept cents kilomètres d'un pays tourmenté, inhabité et presque entièrement inconnu. Telle est pourtant l'entreprise que le gouvernement canadien avait courageusement abordée. En peu d'années, ses ingénieurs avaient exploré le réseau inextricable de lacs et de forêts qui s'étend entre le lac Supérieur et les Prairies ; ouvert des chemins carrossables à travers les bois,

les rochers et les marécages; surélevé par des digues le niveau des nappes d'eau trop peu profondes, et diminué le nombre des rapides et des portages."

Eh bien ! Cette route, reconnue comme indispensable il y a quinze ans, et pour laquelle tant d'argent et de travail avait été dépensé, n'est même plus d'aucun usage aujourd'hui que le chemin de fer du Pacifique fonctionne régulièrement entre la baie du Tonnerre et les territoires de l'Ouest.

V

En 1868, un marchand s'était construit une *log house*, à Port Arthur, et, l'année suivante, plusieurs petits détaillants y avaient élevé des tentes. On commençait même à voir poindre quelques habitations en bois dégrossi, et l'exploitation des mines allait apporter son contingent d'activité au mouvement de la "Station," lorsqu'éclata le soulèvement des Métis contre le gouvernement fédéral. Ceci eut pour effet de jeter un peu d'eau froide sur l'enthousiasme qui déjà s'emparait des nouveaux-venus, mais le

courage et l'espérance leur revinrent en voyant débarquer au milieu d'eux le colonel Wolseley, chargé d'aller réprimer la "rébellion" de Riel et des siens. Le colonel n'attendit pas qu'il fût en présence des Métis pour faire une action d'éclat. En apprenant que l'endroit où il était débarqué s'appelait la "Station :" "Nous allons, dit-il, l'appeler dorénavant *Prince Arthur's Landing*". C'était en l'honneur du prince Arthur, fils de la reine Victoria, qui avait récemment fait partie d'un régiment anglais stationné au Canada ; puis, le colonel, promu plus tard général, et plus tard encore devenu lord par la grâce d'Arabi, partit avec ses volontaires pour le fort Garry, en suivant la route Dawson. Cette route n'était pas encore finie ; aussi l'expédition du colonel mit-elle trois mois à se rendre, tandis que l'année suivante, dans l'automne de 1881, le corps expéditionnaire, envoyé pour protéger le Manitoba contre l'éventualité d'une invasion fénienne, accomplissait le même trajet en moins de quatre semaines.



Pendant les années qui suivirent, Port Arthur continua de croître et d'augmenter ; même il s'y

manifesta bientôt des velléités de luxe et les vénérables *log-houses* firent place à des maisons en bois équarri. Les citoyens de l'endroit ressentaient déjà cette fièvre de progrès et cette ambition capable de tout entreprendre sans rien calculer, qui est commune à tous les fondateurs des cités de l'Ouest. En 1875, le gouvernement fédéral faisait commencer la construction du Pacifique canadien, de la baie du Tonnerre à Winnipeg. L'enthousiasme des Port Arthuriens était à son comble ; mais ils durent en rabattre quand ils virent, pendant les années subséquentes, avec quelle lenteur les travaux étaient poussés, grâce en grande partie à des difficultés de terrain presque insurmontables. Bientôt il devint manifeste que le gouvernement ne pouvait plus diriger ni contrôler, d'une manière efficace, une aussi gigantesque entreprise. Aussi fût-ce avec une explosion de contentement et de joie véritabe que l'on vit le gouvernement en confier l'exécution au Syndicat, durant l'année 1881, et lui en abandonner la direction absolue. L'année suivante, au 1er septembre, l'œuvre était accomplie après des prodiges de travail et d'activité, et, dès le printemps de 1883, les entrepreneurs remettaient aux mains du Syndicat la

voie ferrée, longue de quatre cent trente-cinq milles, qui s'étend de Port Arthur à Winnipeg.

—

Ce que sera un jour Port Arthur, on n'oserait le dire, même à la vue de l'esprit d'entreprise et de l'ambition toujours croissante de ses habitants. A notre époque de bouleversements si fréquents, où les centres et les artères principales du commerce se déplacent avec une rapidité si inattendue, il est téméraire de s'en rapporter à ses prévisions et de faire des calculs longtemps d'avance ; mais voici quelques-uns des avantages que Port Arthur possède dès aujourd'hui et que l'on peut considérer, si l'on veut, comme des promesses d'avenir. Par sa situation d'abord, comme tête de ligne des steamers des lacs, Port Arthur sera certainement un grand port d'expédition pour les produits agricoles, la Compagnie du Pacifique y ayant déjà fait construire à cet effet d'immenses élévateurs, d'une capacité de 270,000 boisseaux, et voulant y diriger exclusivement les grains de l'Ouest, afin d'être sure qu'ils ne prendront pas la voie des Etats-Unis.

En second lieu, Port Arthur deviendra de plus en plus un centre minier important, l'or, l'argent et le cuivre s'y trouvant à l'état natif, dans un rayon de cent milles de la baie du Tonnerre, et le plomb, le fer, le zinc et le bismuth même s'y montrant en quantités parfois considérables. Mais l'avantage principal de Port Arthur, c'est que le Pacifique canadien constitue, par la baie du Tonnerre, la voie la plus courte entre l'extrême Orient, (Chine, Japon, Archipel Indien) et Londres ou Liverpool, la distance par cette voie étant de neuf cent vingt-sept milles moins longue que celle qui conduit d'Orient en Occident, par New-York ou par San Francisco.

A TRAVERS

LES LAURENTIDES

I

Vers la fin de 1844, un écrivain, qui porte un nom estimé dans la littérature française, grand chasseur devant Dieu et assez véridique devant les hommes,........pour un chasseur, venait de parcourir tout le continent du Nord-Amérique, à la poursuite des fauves nombreux, plus ou moins féroces, plus ou moins originaires du sol, ou descendants dégénérés des terribles fauves d'Asie et d'Afrique. Ces hôtes barbares des forêts sont le cuguar, le jaguar, le pouma, le chat sauvage et la panthère, sans compter le "grizzly bear" (ours gris) qui, lui, n'a pas d'ascendant connu dans les vieux continents, qui est l'habitant immémorial des montagnes Rocheuses, animal monstrueux, d'une force et d'une férocité effrayantes, la plus redoutable bête qu'un chasseur puisse rencontrer.

Le Nemrod lettré, que nous signalons au lecteur, s'était promené du Nord au Sud, la cara-

bine et le bowie-knife à la main, sur ces vastes territoires alors à peu près inhabités, et qui sont devenus de nos jours des Etats de la grande République Américaine. Et maintenant, fatigué d'aventures, il arrivait à Québec, dans les premiers jours de 1844, sur l'invitation d'un capitaine d'artillerie anglais qui lui avait promis, dans une chasse, à l'orignal, un sport rempli d'émotions et de périls, comme les seuls vrais chasseurs les aiment.

Cette dernière campagne terminée, notre écrivain avait voulu l'ajouter à un récit fort intéressant, fort instructif, qu'il venait d'écrire de toutes ses courses, et voici comment il s'exprimait à cette occasion :

« Le Canada est le pays des grandes chasses ; les steppes incultes qui s'étendent au nord de Québec et de Montréal sont peuplées de Peaux-Rouges à moitié civilisés, vivant du produit de leurs chasses et de leurs pêches ; aussi, pour un Européen amateur de sport, cette contrée est-elle la plus belle entre toutes, malgré sa rudesse et son aspect sauvage *qui empêcheront à tout jamais la civilisation d'y pénétrer et la colonisation d'y faire des établissements durables*........................

« Le capitaine avait, à l'avance, pris avec quelques Indiens de l'établissement de Sainte-Anne un arrangement grâce auquel quatre des plus habiles chasseurs de leur tribu devaient nous joindre à quarante milles de Québec, à un rendez-vous désigné par eux, sur l'extrême limite des provinces habitées. Jack, le

guide de notre caravane, nous attendait de son côté à Lorette avec ses autres compagnons..........................

“ Le chemin qui conduisait à Lorette était large et bien tenu. Nous arrivâmes au rendez-vous après un trajet qui dura une heure..

“ Nous parvînmes, à la tombée de la nuit, à un misérable hameau qui s'élevait sur les bords d'un petit lac, à une dizaine de milles de l'endroit où nous devions chasser les élans. La cabane de planches qui s'énorgueillissait du titre pompeux “d'hôtel du Roi Georges,” était un misérable abri. Cette habitation fantastique se composait d'un immense hangar divisé en deux compartiments, l'un destiné au “Bar-Room,” le compartiment indispensable du débitant de liqueurs américain, et l'autre servant de chambre à coucher à la famille du landlord, qui, à vrai dire, était et devait être dans ce désert la seule consolation du tavernier, un Anglais fort bien élevé, qui, d'après ce que j'avais appris, avait été jadis dans une heureuse position. La seule distraction de cet exilé était de recevoir de temps à autre un numéro dépareillé du *Journal de Québec*, où il trouvait des nouvelles de son pays natal. Une particularité digne de remarque, c'est que cet honnête tavernier éprouvait un orgueil sans pareil à nous montrer, à travers les vitres gelées de l'unique croisée de son parloir, quelques centaines d'arpents de terre défrichés sur lesquels s'élevaient onze ou douze cabanes informes, auxquelles il donnait le nom de village Royal. “ Douze ans avant cette époque, nous disait-il, ma colonie n'existait pas !”

“ Il était nuit noire lorsque nous quittâmes l'hôtel du Roi-Georges, et l'obscurité de la route vint encore ajouter aux difficultés du chemin.

“ Nous avancions avec précaution, car les ténèbres paraissaient s'épaissir de plus en plus, et nous craignions fort de

nous être égarés, d'autant plus que notre guide paraissait lui-même partager cette opinion. Au moment où nous nous y attendions le moins, Jack se mit à crier d'une voix de stentor ; et à notre grande joie, après dix minutes d'un exercice digne d'un ophicléide de Sax, nous aperçûmes devant nous, à quelques mètres de distance, éclairées comme par magie, les fenêtres d'une habitation que Jack nous annonça être l'étape où l'on nous attendait.

" Le maître de la maison était un nommé M. Joassin, et certes sa demeure ne pouvait point passer pour un palais. Nous entrâmes dans une grande salle de trente pieds carrés, meublée à l'aide de deux lits placés dans le coin le plus éloigné, de six chaises dépareillées et d'un fauteuil à bascule. Au milieu de cet abri s'élevait un poële de fonte rempli de bois jusqu'à la gorge et rouge incandescent. Aussi l'atmosphère qui régnait autour de nous était-elle suffocante.

" Nous trouvâmes prêts à nous recevoir, et se pressant autour du foyer, le maître de la maison, sa femme, trois grandes filles maigres et disgraciées de la nature, quatre garçons aussi peu favorisés que leurs sœurs, cinq Indiens et une demi-douzaine de chiens.

" Avant de songer au repos, nous essayâmes de souper à l'aide d'une légère collation de thé et de gâteaux empruntée à notre provision. Nous cherchâmes ensuite deux coins isolés, afin d'y pouvoir étendre nos pelisses de bisons et achever tant bien que mal notre nuit.

" Les chiens suivirent notre exemple, et comme la chaleur de nos fourrures leur paraissait préférable à l'humidité du sol, ils se glissèrent peu à peu à nos côtés, et malgré les menaces que nous leur adressâmes, ils se maintinrent près de nous sans vouloir écouter nos récriminations ; j'avais, pour ma part, un

énorme camarade de lit, au poil touffu et grisâtre, semblable, pour la forme et pour la mâchoire abondamment garnie, aux loups des pays boisés de la France.

" Pour comble de bonheur, j'avais établi mon lit au pied d'une horloge de campagne, nouvellement réparée, dont le balancier marquait la mesure d'une façon désespérante. Ce métronome assourdissant, l'odeur nauséabonde qui s'exhalait de toutes parts, et la chaleur suffocante de l'air raréfié me tinrent fort longtemps éveillé. Je finis pourtant par céder au sommeil, et je fis un rêve atroce, qui représentait à mes sens abusés la chambre peuplée d'horloges, toutes fumant et crachant de leur mieux, tandis qu'un Peau-Rouge, d'une taille herculéenne, marquait la mesure du temps sur un timbre colossal.

" Le capitaine Mac-Lean n'avait point fait la petite maîtresse comme moi ; il s'était endormi en vrai soldat et n'avait pas cessé de subir l'influence somnifère de la fatigue.

" Dès que parurent les premiers rayons du jour, tout le monde fut sur pied, et les Indiens se hâtèrent de placer dans leurs *tobogins* nos bouilloires et nos effets de voyage. Le tobogin des Canadiens est un petit traîneau fait à l'aide de planches presque aussi minces que l'écorce des arbres, et façonné sur le devant comme la proue d'un navire. Les voyageurs chargent modérément ces alléges terrestres, et, à l'aide d'une courroie passée à l'épaule, ils traînent ainsi sur la neige, sans trop se fatiguer, le véhicule et les paquets qu'il contient."

***

Et bien ! nous voilà maintenant en 1890, quarante-six ans après ce récit d'une chasse à l'orignal dans les *steppes* incultes et sauvages qui s'étendent au nord de Québec, dans la direction de la rivière Sainte-Anne. La cabane enfumée et chassieuse de Joassin se trouvait à quelques milles plus loin que Saint-Raymond, et l'on allait alors faire la chasse à l'élan dans ces parages, à peu près comme on irait aujourd'hui faire la chasse à l'ours blanc dans les steppes septentrionales de la mer de Hudson. Que s'est-il passé dans l'intervalle de ces quarante-six années qui nous séparent d'une époque devenue déjà presque légendaire, tant le contraste avec nos jours est étonnant, tant semblent lointains les souvenirs de l'enfance de beaucoup d'entre nous ! Ah ! " la civilisation ne devait jamais pénétrer dans ces steppes incultes ni la colonisation y faire d'établissements durables ". . . . eh bien ! regardez maintenant. Des paroisses, pour ainsi dire encore dans l'enfance, ont reçu comme une impulsion subite, depuis le jour où ont été

posés les premiers rails d'acier sur ce sol si voisin, et pourtant jusque là encore si éloigné de nous ; et leur population réunie s'élève à près de vingt mille âmes, malgre la désertion de bien des foyers alors que ravageait, avec une fureur impossible à combattre, ce fléau de dépopulation qui a jeté tant de familles canadiennes dans les manufactures des Etats-Unis. Jusqu'à vingt-cinq lieues dans l'intérieur, le long des rivières Jacques-Cartier, Sainte-Anne et Batiscan, sans compter leurs petits affluents, nombre de cantons nouveaux, qui hier encore avaient à peine un nom, s'étendent sous le regard dans tous les sens, et les fumées de vingt villages naissants s'élèvent dans le ciel éblouissant de l'hiver, pour attester qu'il y avait autre chose au nord de Québec que des steppes incultes ou des forêts impénétrables, que ne devaient jamais fouler d'autres pieds que ceux de l'élan, du caribou et de l'Indien s'élançant à leur poursuite. En maint endroit a cédé, sous les coups redoublés du colon, l'épaisse muraille, hérissée et flottante des forêts ; les solitudes farouches et ténébreuses ont reculé petit à petit à l'aspect de l'homme, armé de la terrible hache du défricheur ; et ces mêmes bois, et ces montagnes, et

ces vallées, et ces gorges profondes, tortueuses et roulées autour des monts comme des écharpes d'abîmes, naguère encore refuges presque inviolés des vaillants quadrupèdes à panaches et des bêtes à chaude fourrure, retentissent aujourd'hui du roulement presque ininterrompu des trains, dont l'écho, vingt fois répété, roule, de massif en massif et de chaîne en chaîne, comme un tonnerre cadencé. Là où la voix de l'homme s'était encore à peine fait entendre, éclate tout à coup, dans le silence profond des campagnes éparses et assoupies, le mugissement prolongé de la locomotive, cette bête de feu, altérée d'espace, qui le traverse comme un météore, en lui abandonnant sa flottante écharpe de fumée, qui pourrait broyer des armées sur son effroyable passage, et qui s'arrête en un instant, sous une simple pression de la main de l'homme, plus docile et plus passive qu'un cheval de cirque, plus immobile que l'eau d'un lac sur ses rives.

II

Il y a quarante-six ans, le bassin du lac Saint-Jean était absolument inconnu; pas un colon n'y avait encore planté sa tente ni semé

un seul grain de blé. Dans l'une seulement des nombreuses échancrures de la rivière Saguenay, à la baie des Ha! Ha! s'était établie une colonie, qui se développait péniblement dans la misère et les privations de toute nature; aujourd'hui chacune des baies du Sagenay contient des établissements et le bassin du lac Saint-Jean, ce futur grenier de la province, la plus fertile de toutes nos régions agricoles, renferme plus de ving-cinq mille habitants qui n'attendaient que l'ouverture de la voie ferrée pour inonder la capitale de leurs produits, et pour prendre cet essor merveilleux que la nature de leur pays, que son sol et son admirable situation géographique lui permettent de prévoir et de calculer à coup sûr.

De la rive méridionale du grand Lac, de cette petite mer intérieure, qui, jadis, couvrait un espace trois à quatre fois plus grand qu'aujourd'hui, les établissements s'échelonnent petit à petit le long de la rivière Ouiatchouane, jusqu'au lac des Commissaires, trente milles plus au sud. Il ne reste plus maintenant qu'un espace désert entre ce dernier lac et la rivière Bàtiscan, à 87 milles de nos murs, et encore ce désert est-il interrompu ça et là par des groupes

isolés de maisons, par des stations de pêche ou de chasse, par les établissements des clubs, par des chantiers et des cabanes de défricheurs, qui ne tarderont pas à être converties en demeures permanentes ; et avant un quart de siècle, tout ce vaste territoire intérieur sera comme encerclé par une série non interrompue de colonies qui, partant de la capitale, longeront le fleuve jusqu'au lac Saint-Jean, et de là redescendront, en suivant la ligne du chemin de fer, jusqu'à ce qu'elles soient revenues à leur point de départ.

Ceux qui verront ce noble spectacle ne sauront peut-être pas à quels labeurs pénibles, à quels sacrifices, à quels efforts multipliés ils le devront. Qu'importe ! Ils moissonneront ce que nous aurons semé. Ainsi les générations se succèdent les unes les autres, en recueillant le fruit des sueurs de celles qui les ont précédées. Faisons notre œuvre ; nos neveux et nos fils feront la leur. Nos pères nous ont légué un pays à peine défriché ; nous léguerons à ceux qui nous suivront un pays agrandi, enrichi, sillonné par vingt chemins de fer là où il n'y avait jadis que de chétifs chemins de colonisation, bons tout au plus à casser le cou des téméraires qui s'y aventuraient ; et nos descendants auront

encore longtemps un vaste champ d'activité à parcourir, car bien des générations passeront avant que chaque acre de terre de notre immense patrimoine ait été arraché au désert, aux savanes, aux landes sauvages et aux steppes incultes.

***

Il y a dix ans seulement, pour qui la vaste région comprise entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean n'était-elle pas un pays aussi inconnu que l'intérieur du Japon ? Et aujourd'hui encore, combien y en a-t-il qui la connaissent ? Moi-même, qui écris en ce moment sur ce sujet, moi qui avais étudié la région du Saguenay et du lac Saint-Jean au point d'en faire un livre tiré à 3,000 exemplaires et vendu avec acharnement, je n'avais aucune notion sur l'espace intermédiaire entre Saint-Raymond, situé à 36 milles de Québec, et le lac Saint-Jean proprement dit. Et où en aurais-pris, de ces notions ? Il n'y a sur l'intérieur du pays compris entre les dernières paroisses du nord de Québec et le Lac, d'autre document public que le rapport d'une exploration ordonnée par l'Assemblée Lé-

gislative en 1828 et faite simultanément par trois arpenteurs, partis de trois points différents pour aboutir au même endroit sur le Lac, rapport tellement insignifiant, tellement nul, tellement dépourvu de toute notion scientifique ou agricole quelconque, que je n'ai pu en extraire, pour mon utilité, que cinq lignes, et cela sur une vingtaine de colonnes de l'énorme volume des Appendices de la Chambre. Chacun de ces trois rapports ne contient qu'une narration de voyage banale, toujours la même, sans autre différence que celle des lieux ; et dans cette marche monotone, on ne distingue aucun point de repère ; aucun jalon n'est posé, aucun fait géographique ou géologique mis en relief. Pour les trois arpenteurs, c'est la même chose, jour par jour. Aujourd'hui, ils campent à tel endroit ; ils allument du feu, fument leur pipe, jasent avec leurs guides, se couchent, dorment et se réveillent le lendemain à 5 ou 6 heures (ils ont soin de nous le dire) ; si une corneille vient croasser près d'eux, il le notent ; un tel remarque que le vent souffle du côté est; le lendemain, il soufflera ouest, vite dans le rapport. S'ils mangent du jambon ou de la truite, ça y est ; et dans quel français, grands dieux ! Les traducteurs de dépêches de nos journaux d'aujourd'hui, qui réussissent admi-

rablement à démolir ce qui nous reste de langue nationale, sont des puristes, comparés à ces arpenteurs-là ! L'un d'eux vous racontera que le pilote de son canot, un indien qui s'appelle Karibabnifigounfaurich, a donné à tel endroit un fier coup d'aviron, un autre qu'il a remarqué sur sa route des sapins, des épinettes et des bouleaux ; le troisième, lui, se contente de vous raconter que le vent étant ouest, ou nord-ouest, ou quart de nord-ouest, il s'est promené autour de sa tente et a remarqué un amoncellement de cailloux étranges, à la décharge d'un lac dans une rivière quelconque. Hélas ! pourquoi l'abbé Laflamme n'était-il pas là pour leur expliquer la présence de ces cailloux par le dépôt silencieux et discret qu'en aurait fait quelque grand glacier, il y a 25,000,000 d'années ! Mais à des arpenteurs provinciaux de 1828 c'eût été demander trop de science, et les rapports d'exploration de ce temps-là ne pouvaient guère être autre chose que des récits de piqueniques se prolongeant pendant plusieurs semaines, aux frais de cette éternelle vache à lait qu'on appelle le public.

***

Tout le nord, entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean était donc un pays inhabité, regardé comme inhabitable, réservé uniquement aux chasseurs du grand orignal, aux cornes longues comme des sapins et au muffle succulent, dont on peut faire un potage bien autrement exquis que celui que l'on fabrique avec la tortue verte des mer du Sud ; aux chasseurs du noble caribou, ce roi de nos forêts, ce dandy des montagnes, svelte, élégant, gracieux, courant dans les clairières des bois, le long des lacs et des précipices, comme on danse un galop, avec des jambes presque aussi minces et beaucoup plus fines que celles de bien des danseurs, qui ne se laisse jamais prendre qu'avec des précautions infinies et une astuce raffinée, qui se défend souvent avec fureur lorsqu'il est blessé, et dont l'ouïe est si délicate que les chasseurs sont obligés, pour arriver près de lui, d'ôter leurs raquettes et de marcher en quelque sorte à plat ventre dans la neige, en se dissimulant comme une motion de non-confiance ; aux chasseurs du castor, ce pré-

cieux quadrupède qui nous donne des vêtements inusables, qui est le modèle vivant de l'industrie et de la sagacité, qui apprendrait aux hommes à faire des barrages et des écluses, si l'homme n'était pas un être si parfait et d'une science si consommée sans rien apprendre ! animal, enfin précieux par dessus tous pour les trappeurs indiens, dans leurs longues courses d'hiver à travers les forêts, lorsqu'ils sont menacés de mourir d'inanition ; et, pour revenir à ce que je disais tout à l'heure de l'espace compris entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, une contrée, en un mot, d'une physionomie si farouche, (croyait-on) et d'une charpente si osseuse, si rocailleuse et si montagneuse qu'elle excluait toute idée, non seulement de colonisation, mais même de campement tant soit peu prolongé ! On savait bien qu'il y avait quelques postes, échelonnés le long d'un chemin imaginaire conduisant jusqu'au lac Saint-Jean ; mais on ne croyait pas à ce chemin, qui avait donné lieu à toute sorte d'histoires fabuleuses, ni aux postes, que l'on regardait comme des essais de leurre public.

Du reste, on avait raison ; ce prétendu chemin était absolument impraticable, faute d'habitations sur son parcours et par suite d'hommes pour le

tenir en état ; et quand on parla pour la première fois de construire un chemin de fer à travers un pays comme celui-là, un pays où les caribous, ses hôtes mêmes, ses familiers, avaient de la misère à courir, où les orignaux, les trois quarts du temps empêtrés dans la neige, ne pouvaient pas faire cent pas sans perdre haleine, où les pêcheurs à la truite, pourtant les plus hardis des hommes, n'osaient pas s'aventurer à une distance moins que respectueuse du dernier village connu, jugez un peu de la stupéfaction et de l'incrédulité qui accueillirent l'énonciation de ce projet ! Et comme nos excellents semblables, je parle surtout de nous, Canadiens, sont toujours prêts à supposer à leurs semblables toute espèce de motifs, excepté les bons, à tout ce qu'ils essaient d'entreprendre, on supposa qu'il n'y avait là qu'une spéculation de capitalistes voulant exploiter aux dépens du public les bois qui s'étendaient au delà des paroisses habitées, et toute assistance, tout concours fut immédiatement refusé aux initiateurs de la ligne.

Ce n'était pas tout. Que d'obstacles n'a-t-on pas suscités ? Que de méfiances n'a-t-on pas répandues, que de notions absurdes, je l'avouerai cependant, quelquefois inconscientes, n'a-t-on pas fait circuler ! Que d'accusations pour flétrir et le projet et ses auteurs ! Que de démarches pour le faire avorter ! Quoi ! L'histoire de la naissance et du développement de la voie ferrée de Québec au lac Saint-Jean serait une odyssée, je dirais presque douloureuse, s'il m'était permis d'employer une pareille épithète dans une matière de ce genre, et si je ne craignais d'attirer des larmes sur le sort de capitalistes, chose qui ne s'est jamais vue ! Et cependant ce pays était à nos portes ! Il était là, tout près, derrière nous, nous tendant des bras innocents, des campagnes immaculées, des lacs pleins de truites, des bois de corde qui entreraient aisément dans la maison du pauvre, des sites enchanteurs pour les touristes, des rivières au parcours infiniment pittoresque, des forêts regorgeant de gibier, des *resorts* nouveaux pour la belle saison, un climat bien moins exposé que celui de Québec à la violence des éléments, et enfin des maringouins et des brûlots à profusion ! Et pour faire valoir une des plus grandes forces d'avenir de Québec, une force qui est là sous la

main, manifeste, saisissante, il a fallu combattre avant tout, quoi ? nos propres préjugés, des préjugés qu'une ignorance absolue de ce pays rendait intraitables, et dont le plus redoutable consistait à croire que la chaîne des Laurentides était absolument inaccessible.

Deux ans même après le commencement des travaux sur la ligne, j'avais entendu l'un des hommes les mieux renseignés de la province me formuler cette croyance comme une vérité indiscutable, et cela en présence du fait même que le chemin de fer du lac Saint-Jean avait déjà traversé ces mêmes Laurentides et en était arrivé presqu'à la moitié de son parcours ! Quoi ! la chaîne des Laurentides inaccessible à une voie ferrée ! Mais qu'est-ce donc que cette chaîne, comparativement à la SierraNevada, que traverse l'Union Pacific, ou aux montagnes Rocheuses, que traverse le Pacifique canadien, ou même aux chaînons pourtant peu élevés, comparativement à tant d'autres, des cantons de l'Est, où les chemins de fer, qui conduisent au Maine, gravissent jusqu'à une altitude de deux mille pieds, tandis que le plus haut point atteint par la ligne du lac Saint-Jean n'est que de 1300 pieds au-dessus du niveau de la

mer, le lac Saint-Jean lui-même n'étant que de 300 pieds environ au-dessus de ce même niveau ? Il ne s'agissait pas d'aborder les montagnes de front et d'y creuser des tunnels, comme au Saint-Gothard, mais simplement de courir le long de leurs flancs et d'en suivre le cours, quelque sinueux et brusquement changeant qu'il fût. Mais il fallait de l'argent ! oh ! de l'argent ! cela est bien plus difficile à obtenir que de traverser toutes les Laurentides du monde. Il n'y a pas de chaîne de montagnes qui résiste au vil métal, mais il n'y a pas de poitrine d'homme que vous puissiez ouvrir pour en extraire ce même métal, appelé vil par ceux qui n'en ont pas, si vous n'êtes armé de solides et indiscutables garanties. En outre, la province était alors si pauvre et Ottawa si sourd ! Les commissions royales étaient si manifestement nécessaires, rapportaient tant pour ce qu'elles coûtaient, qu'il était impossible de ne pas songer à elles d'abord et de sacrifier à ce grand objet d'utilité publique au moins une vingtaine de milles de chemin de fer ! La région des Laurentides n'en devenait que plus inaccessible et les montagnes grandissaient rapidement de cinq cents pieds sous le regard.

—

C'est cette pauvreté, c'est cette pénurie de nos gouvernements qui est en grande partie la cause de nos préjugés. Une longue suite d'années d'économie nous eût rendu très souples à l'endroit des Laurentides, et notre œil facilement adouci n'aurait vu que des mamelons à la place des massifs impraticables, et que des vallées dans les collines ; mais heureusement qu'aujourd'hui, grâce à une politique tout à fait sans précédent, à la vigilance du premier ministre qui a l'œil à ce que les montagnes ne prennent nulle part de fantaisies comme dans l'Ecriture, nous pouvons espérer que les préjugés disparaîtront en même temps que les dépenses inutiles, et que nous deviendrons les gens les mieux renseignés du monde à force de surplus budgétaires.

III

Les lacs forment les étapes successives de ce pays si sauvage et si magnifique, et voyez par quel étrange effet d'une destinée sans doute préconçue, presque tous ces lacs se trouvent sur le parcours même de la ligne, je parle des principaux d'entre eux, de ceux qui ont un nom, car le nombre des lacs minuscules, éparpillés çà et là à

une distance plus ou moins grande de la voie, est presque incalculable. Au demeurant, le Canada tout entier, depuis le littoral du Nouveau-Brunswick jusqu'à celui de la Colombie Anglaise, est le pays des lacs par excellence ; ce sont les restes du vaste glacier qui couvrait un jour (il y a de cela 200,000 siècles environ, et dire qu'on appelle le Canada un jeune pays !) les parties septentrionales de l'Amérique, et qui, en se fondant, laissa une partie de ses eaux dans toutes les dépressions du terrain qu'il recouvrait. Ce sont ces dépressions ou lacs qui ont pris, dans la suite des temps, avec l'apparition des Canadiens sur le sol qu'ils habitent, les noms divers et infiniment nombreux que l'on voit sur les cartes.

—

Voici d'abord le lac Saint-Joseph, le premier sur la liste, à 24 milles de Québec. Cet endroit était absolument désert avant le passage de la voie ferrée, et aujourd'hui l'on y voit tout un village, groupé autour d'une scierie importante et présentant le plus riant aspect, avec ses maisonnettes toutes neuves, pittoresquement distri-

buées, suivant les complaisances d'un terrain rempli d'aimables accidents.

C'était autrefois tout une affaire que d'aller pêcher la truite au lac Saint-Joseph, et l'on en parlait comme d'une expédition lointaine qui pouvait permettre une foule de récits à moitié fabuleux, mais toujours piquants, comme savent en faire les grands "sportsmen." Aujourd'hui, il n'y a plus moyen d'avoir l'air de venir de la mer de Hudson quand on ne vient que du lac Saint-Joseph. Il faut continuer son chemin et se rattraper sur d'autres lacs ; heureusement qu'il y en a de quoi fournir à des légendes de pêcheurs pendant au moins encore un quart de siècle.

Voici le petit lac Batiscan, le lac Pauvre, le Bon Lac, le lac Long, le lac Belle Vue, le lac des Iles, le lac Vert, le lac Vermillon, le lac Clair, le lac au Lard, le lac du Centre, encore un lac Long, le lac à la Belle Truite, le lac aux Rognons, le lac des Passes, et enfin le grand et superbe lac Edouard, qui a 18 milles de longueur et se trouve à peu près à mi-chemin sur le parcours de la ligne.

Je voudrais bien connaître l'origine des noms

de tous ces lacs, afin de régaler mes lecteurs d'un plat d'érudition sauvage ; mais cela est impossible. Ces noms ont été donnés par le premier venu, tantôt par un simple chasseur ou par un pêcheur encore plus simple, tantôt par un arpenteur fatigué, qui étire ses muscles sur le bord de l'un d'eux, et qui l'appelle par conséquent lac Long, ou bien qui s'est endormi en rond de chat et qui l'appellera lac Rond (il y a à peu près une vingtaine de lacs Long et de lacs Rond dans toute la province, mais je crois tout de même qu'il y a plus de lacs Rond.)

Pendant longtemps j'avais cru que le nom d'Edouard, donné au grand lac que nous venons de mentionner, avait été comme une sorte d'hommage fait au prince de Galles, et quoique cette opinion fût assez accréditée, je n'étais pas bien sûr du fait, et mon imagination est si facile à troubler que j'en éprouvais une perturbation véritable dans mon for intérieur. Enfin, en parcourant le rapport insipide de l'exploration de 1878, je trouvai ce même nom d'Edouard donné au lac, et de plus son origine, attribuée à un simple chasseur sauvage de Batiscan, qui avait l'insigne honneur de s'appeler Edouard, lui aussi, tout comme le prince de Galles. Dès lors,

je fus heureux. Savoir que le lac Edouard tire son nom d'un chasseur sauvage de Batiscan, quel bonheur ! O beauté des découvertes ! O volupté de l'érudition.

Ce qu'il y a de singulier, dans ces lacs, c'est que chacun d'eux a son poisson propre, qui se distingue de celui des autres lacs par une nuance de la couleur du ventre. Ainsi, dans l'un la truite a le ventre blanc, dans l'autre elle l'a rouge ; dans un troisième la truite sera toute verte (il n'y en a nulle part de bleue) ; dans un quatrième il n'y aura que du poisson blanc ; ailleurs ce sera du bar, du touradis...... ; tout cela a été arrangé exprès pour les différents goûts des gens et suivant les couleurs qu'ils préfèrent ; la Compagnie n'y est pour rien ; espérons que les pêcheurs sauront respecter cette distribution de la nature, et ne s'amuseront pas à jeter une confusion inutile parmi les poissons des lacs, peut-être plus soucieux que les hommes de garder leurs couleurs.

Et tout cela c'est du nouveau, et grâce à la construction du chemin de fer du lac Saint-Jean

une immense région, absolument différente par son caractère sauvage de toutes celles où nous pénétrons en chemin de fer, va être offerte à la villégiature canadienne, lasse de fréquenter éternellement les mêmes rivages du Saint-Laurent, et d'y attendre tous les jours l'heure bienfaisante de la marée pour prendre des bains. Les familles canadiennes et les Américains vont affluer sur le parcours de cette ligne étrange, construite en pleine forêt et bordée à profusion de lacs qui, tous, regorgent de poisson. Les amateurs de vraie campagne vont pouvoir s'en donner là à cœur-joie, avec abandon, avec volupté, affranchis qu'ils seront de toutes ces contraintes, de toutes ces petites tyrannies sociales auxquelles les assujétissent les stations d'eau fashionables, et, pour goûter ce parfait bonheur d'une villégiature sans mélange, complète, absolue, partout ailleurs irréalisable, ils n'auront qu'à faire deux ou trois heures de chemin de fer, le temps à peine de lire les journaux du jour.

J'ai dit que les lacs qui bordent le parcours de la ligne regorgent de poisson. En effet, ces lacs fournissent chaque semaine à nos marchés plusieurs centaines de livres de truite en plein hiver, et c'est au point que bon nombre de

familles de Saint-Sauveur vont camper sur leurs bords durant les mois d'hiver, et qu'elles y trouvent dans la pêche seule leur subsistance. Mais, d'un autre côté, il se fait là un véritable ravage et une dépopulation des lacs auxquels il est temps que le gouvernement avise, en s'emparant de chacun d'eux et en les affermant à des particuliers ou à des compagnies, s'il veut prévenir l'anéantissement complet de la truite. Le gouvernement se ferait certainement par ce moyen un revenu de 15 à 20,000 dollars, dont une partie pourrait être consacrée à augmenter le salaire des fonctionnaires irréprochables, et dont l'autre partie paierait les frais d'imprimeur des écrivains canadiens qui font des conférences ou des brochures utiles à leur pays.

IV

Un soir de fin d'octobre 1887, je descendais à la "rivière à Pierre", station de la ligne du lac Saint-Jean située à cinquante-huit milles de Québec.

La rivière à Pierre n'existait absolument que de nom, il y a trois ans; c'était une rivière baptisée par un Pierre quelconque, et coulant dans

la forêt, voilà tout. Aujourd'hui on y voit les usines que la Compagnie a fait construire et deux maisons de pension où se retirent les employés de la ligne et les quelques rares voyageurs qui vont jusque là l'hiver. Dans le canton Bois, que cette rivière traverse, une centaine de lots ont été concédés à des colons, et une quinzaine de défrichements entrepis à grand'peine sur un sol peu propre à l'agriculture. On voit çà et là, tristement, misérablement, percer à travers la forêt quelques cabanes de défricheurs, faites de troncs d'arbres empilés les uns sur les autres, et recouvertes d'un toit bas, écrasé, s'élevant très légèrement en pointe, et troué au plafond afin de donner passage au tuyau de poële intérieur, lequel ne ressemble en rien aux fournaises à vapeur de nos maisons de ville.

Aussitôt arrivé, je me rendais chez M. St. Onge, colon, marchand, devenu depuis maître de poste de l'endroit, le premier qui y ait construit ce qu'on appelle un chantier, en anglais *log-house*, sorte de hutte en troncs d'arbres bruts, de six à huit pouces de diamètre, dans les intervalles desquels on met des bourrelets de paille pour se garantir de la pluie, du vent ou du froid.

Quand St. Onge arriva dans la région de la rivière à Pierre, il y a bientôt trois ans, il n'y avait absolument qu'une seule hutte dans tout le pays, et cette hutte était la propriété d'un nommé Perrault, qui pensionnait chez lui trente à quarante travailleurs des chantiers de bois, probablement empilés les uns sur les autres comme les troncs d'arbres eux-mêmes. Dans ce temps-là l'existence future du chemin de fer du lac Saint-Jean était un problème extrêmement incertain ; personne n'y croyait, tandis qu'à peu près tout le monde n'y voyait qu'une entreprise de spéculateurs pour exploiter le bois de sciage et de chauffage, qui s'y trouvait en abondance. Il n'y avait de fait que le tracé de la ligne ; les chevaux n'allaient pas plus loin qu'à la rivière Noire, six milles en deçà de la rivière à Pierre, et les bœufs, faute de chemin pour se diriger, se perdaient dans les bois. Le *log-house* de Perrault n'avait pas même de plancher ; il avait été dressé sur la terre brute et couvert grossièrement de larges feuilles d'écorce. C'est dans cette hutte, déjà habitée, comme je viens de le dire, par 30 à 40 hommes de chantier, que monsieur et madame St. Onge s'étaient rendus à pied, de la Rivière à travers bois, et qu'ils ont passé tout l'hiver de 1884. Quand le matin,

Mme St. Onge se levait, elle avait les cheveux littéralement pris dans une masse de frimas, et il lui était impossible de les démêler avant que le feu du poële eût attiédi le froid de ce misérable intérieur. Pour gagner sa pension, elle lavait les effets de tous les hôtes de la hutte, et souvent, m'a t'elle raconté, "j'ai cru que j'allais mourir sur place ; le docteur était convaincu que je ne verrais pas la fin de l'hiver ; comment j'ai pu résister, c'est pour moi un miracle ; je n'en suis pas morte, mais j'ai contracté des rhumatismes dont je ne guérirai jamais." Telle est, vingt fois sur trente, la vie des défricheurs qui s'aventurent les premiers dans la forêt.

Pendant ce temps, St. Onge construisait seul, à deux milles plus loin, sur le bord même de la rivière à Pierre, le log-house qu'il habitait en 1887, mais depuis lors considérablement agrandi et amélioré. Quand il s'y rendit au printemps avec sa femme, ils n'avaient à eux deux pour toute fortune qu'un dollar, et personne, pas une âme auprès d'eux pour les aider, les secourir, leur prêter le moindre appui. Mais le chemin de fer se construisait toujours, malgré les prédictions des incrédules, et la foule des travailleurs était arrivée à la rivière à Pierre. C'est

alors que St-Onge eut l'idée et trouva les moyens de commencer un petit commerce de provisions, de tabac et de tous les objets de première nécessité pour ce noyau d'hommes isolés de toute communication exterieure. Il prit des pensionnaires, commença un défrichement autour de son habitation, sema dix acres en orge et en patates, quelques autres en blé et en légumes ; ces deux derniers produits rendirent au delà de ses espérances, et même le foin qu'il avait essayé sans croire au moindre succès ; et, développant son commerce avec ses nouvelles ressources, il s'était procuré régulièrement de la viande fraîche d'un endroit appelé Notre-Dame des Anges, où conduit un chemin de colonisation de dix milles de longueur, aujourd'hui à peu près terminé et dans un état très passable.

Dans l'intervalle, de nouvelles huttes, dressées çà et là aux environs, si grossièrement et si chétivement façonnées que le cœur vous serre à leur aspect, allaient néanmoins abriter quelques colons et les travailleurs, qui avaient avec eux leurs femmes et leurs enfants, pendant que d'autres cabanes s'échelonnaient à divers intervalles, le long de deux routes ouvertes dans le bois pour communiquer avec les cantons voisins ;

la Compagnie du chemin de fer avait construit ses usines, ébauché les piles d'un pont sur la rivière à Pierre, et le sifflet de la locomotive, le roulement saccadé des trains de construction, la gymnastique retentissante des machines sans cesse en mouvement et les battements répétés des lourds marteaux sur l'enclume allaient réveiller les profonds échos, endormis jusque là dans la noire et muette solitude.

Il y a de cela deux ans à peine, et déjà l'on trouve assez d'enfants dans ce village de cabanes, habité uniquement par des Canadiens-français, pour que l'on songe à ouvrir une école, dès ce printemps, et pour qu'on ait commencé à y bâtir une chapelle provisoire En attendant, tous les dimanches un missionnaire se rend sur les lieux et dit la messe dans un "camp", le long de la route. Il se retire chez St. Onge où a été dite la première messe à la rivière à Pierre, et où a été célébré le premier mariage par le Père Meilleur, qui voulut ensuite assister à la noce et voir ses braves colons se désarticuler

dans des gigs et des reels qui durèrent toute la journée, aux grincements d'un violon construit d'après les mêmes règles que les cabanes des alentours.

Mais la maison de St. Onge ne pouvait plus suffire à loger les employés du chemin de fer, les nombreux travailleurs et les voyageurs même qui commençaient à populariser la ligne. Il s'établit donc en face de la sienne une autre maison, mais celle-ci beaucoup plus spacieuse, comprenant de grandes pièces, deux ou trois chambrettes privées pour les dames de passage, et un véritable dortoir, contenant une demi-douzaine de lits, sur lesquels on ne pouvait s'allonger sans pendre de toutes ses jambes en dehors, ni se retourner sans dégringoler de son long sur le plancher, dont les madriers laissaient entre eux des intervalles d'un demi-pouce, par lesquels on pouvait voir ou être vu à discrétion. Une cloison, absolument semblable au plancher, séparait le dortoir des autres parties de la maison, de sorte que les gens quelque peu gênés préféraient s'étendre tant bien que mal dans la grande pièce du bas, qui était tout ce que l'on veut, un vestibule, une cuisine, une salle d'attente et de réunion pour les passants et les jour-

naliers, et dont on aurait pu faire au besoin une salle de conférence. Cette maison, construite par un homme de Saint-Raymond, était dirigée par ses deux sœurs, deux vieilles filles pointues, serrées, pincées, escarpées, emboîtées comme des mortaises, effilées et tranchantes, qui ne connaissaient que deux ou trois mouvements automatiques, toujours les mêmes, se tournant, quand elles se tournaient, comme la faulx qui abat la tige au ras du sol, ayant toutes les formes géométriques, triangulaires, quadrangulaires, rectangulaires; avec cela une ossature, des reliefs si tranchants qu'on n'aurait pu les toucher sans se couper, acerbes, acides, suintant le vinaigre, sans jamais un sourire ni une bonne parole, maussades et désagréables pour le plaisir de l'être, vous apportant du thé quand vous leur demandiez des patates, vous répondant, quand elles succombaient à cet excès de complaisance, par un oui ou un non si sec que la bouche leur en claquait; mais actives, âpres à la besogne, toujours sur pied, glissant d'un bout à l'autre de la maison dans une allure fantômatique, et remplissant assez strictement leurs fonctions d'hôtesses pour réussir à garder leurs pensionnaires, pauvres gens qui n'avaient pas le choix entre la terre dure et le toit de ces deux haridelles.

J'ai appris dernièrement que leur maison avait passé au feu et était entièrement détruite; mais les deux vieilles filles, inaccessibles aux flammes, sont restées intactes.

Ainsi vient de s'engloutir dans les abîmes du temps une page des premiers établissements de la rivière à Pierre; et pour dire un dernier mot au sujet de cet endroit intéressant, ajoutons que la Compagnie du chemin de fer y a fait construire une très jolie et très coquette petite station, à la place de la hutte qui en tenait lieu. Cette station, la première construite sur la ligne, servira de type à celles qui le seront plus tard. St. Onge est devenu maître de poste, et sa femme, une bonne grosse canadienne, encore alerte malgré ses rhumatismes, vous donnera un bon souper à votre arrivée chez elle, et ensuite un bon lit, dans une chambre à vous seul, où vous dormirez comme le juste, ce qui vaut bien la peine, pour un bon nombre d'entre vous, d'aller à la rivière à Pierre.



Le lendemain, je m'éveillai à l'heure où les coqs ont depuis longtemps cessé de chanter. Une

légère dentelle blanche, comme un voile de gaze qu'aucun souffle n'agite, couvrait le sol durci. Je sortis, je marchai d'abord quelque temps au hasard, puis j'entrai dans l'usine pour voir travailler les machines qui réparent le matériel roulant ; je fis semblant d'y comprendre quelque chose, et resortant, je me dirigeai successivement vers plusieurs log-houses où je fis parler les colons, et surtout leurs tendres épouses qui, jusqu'au fond des bois, ont la langue plus déliée que le sexe qu'on appelle laid par pure antithèse. Partout j'entendis les mêmes plaintes contre le gouvernement ; pourquoi se plaignait-on de lui à ce point ? Je n'ai pas bien réussi à le comprendre, et ne le sais pas encore au juste, mais ce que je sais bien, c'est que nous sommes malheureusement plus d'une fois tombés sous des ministres qui ne comprenaient pas les dépenses utiles et profitables, qui ne savaient pas que dans un pays à peine habité comme le nôtre, l'affaire la plus importante, la dominante, celle à laquelle on doit sacrifier largement le plus de revenus possible, et surtout bien veiller à leur distribution, c'est la colonisation, article premier et qui devra être longtemps encore à l'ordre du jour de tous les programmes ministériels à venir.

J'entendis encore plus d'une bouche demander avec instance l'établissement d'une scierie à la rivière à Pierre, car les pauvres colons de l'endroit sont obligés de faire venir leurs planches et leurs madriers de la rivière Noire, ce qui leur coûte $7.00 par wagon, pour un trajet seulement de six milles.

Après avoir beaucoup fait parler, je repris ma marche, j'errai dans toutes les directions, je pénétrai partout où je vis une ouverture devant moi, jusqu'à ce qu'enfin fatigué, rêveur, l'âme remplie du sombre infini qui m'enveloppait, je m'assis sur un tronc d'arbre renversé, couvert d'une mousse parasite qui l'étreignait comme un suaire. L'air s'amollissait, et quelques bouffées tièdes, comme des souffles d'esprits invisibles, couraient au travers des chantiers jonchés de débris.

Déjà, depuis un assez long temps, j'étais là assis, ne pensant à rien et pensant à tout, me laissant aller au courant des réflexions et des souvenirs; ainsi je songeais.... à l'avenir des

peuples, aux Chevaliers du Travail, à la destruction de Sodôme, en ayant bien soin de ne pas regarder derrière moi, au creusement du bassin Louise, et je supputais combien il faudrait encore de siècles pour que ce travail fût complété..... je pensais aux amusements délirants auxquels se livrent les factionnaires de nuit du Palais Législatif, aux comptes supplémentaires, vulgairement appelés *extras*, des entrepreneurs publics, lorsque mon attention fut soudainement éveillée par un bruit mystérieux, persistant, acharné, semblable à l'attaque furieuse et continue d'une souris sur une mince feuille de bois qui la séparerait d'un bon morceau de fromage. Jécoutai et je reconnus la saperde, ver à bois qui loge au cœur des plus gros arbres, les ronge jour et nuit, finit par les percer de part en part, et je me mis à faire des réflexions extrêmement profondes sur le travail invisible de ce petit être solitaire, accomplissant sans relâche son unique fonction, emprisonné toute sa vie dans un tronc épais et dur qui lui cède néanmoins, et cherchant à parvenir à la lumière, comme tout ce qui vit, comme tout ce qui respire ; je songeai à la toute-puissance de la persévérance, à la vertu magique contenue dans un travail à peine appréciable, à peine perceptible, mais dirigé incessamment vers le même

but. Partout, dans la nature, Dieu a placé les infiniment petits au sein de l'infiniment grand, les uns pour détruire, les autres pour édifier. Il y a des infiniment petits qui dévorent les forêts; d'autres, comme les thermites, qui font leur pâture des plus orgueilleuses constructions navales; d'autres, comme les polypes et les zoophites, qui élèvent, depuis des millions d'années, au plus profond des mers, à 25 ou 30,000 pieds au-dessous de leur surface, des montagnes gigantesques qui, plus tard, dressent leur tête dans les cieux, quand les océans bouleversés se déplacent; et je ne sais trop comment, par quelle filiation inconsciente d'idées, ma pensée se porta sur l'infime minorité libérale, dévorant lentement, pendant des années, le colosse conservateur, et finissant, à un moment donné, par lui passer à travers le corps, victorieuse et triomphante, mais consternée, éperdue, béante, en arrivant au grand jour, de se trouver sur un amas de ruines, c'est-à-dire sur le budget provincial.



Les sons d'une cloche retentirent dans le voisinage; c'était le signal du dîner pour les

employés de la Compagnie. Je me rendis chez St. Onge ; je dînai, puis je causai longuement, puis je pris des notes, puis je lus, en attendant le train qui devait me conduire au bout de la ligne, cinquante milles plus loin, "au bout du fer" comme on dit sur les lieux. Il était environ quatre heures et quart quand je montai dans le seul et unique wagon que l'on attache aux trains de construction, pour l'usage des ingénieurs du chemin, des arpenteurs, des entrepreneurs de sections, de leurs femmes et de quelques rares voyageurs. C'était l'heure où, à cette époque de l'année, les premières voiles du crépuscule, encore indécises, descendent sur la terre, l'une après l'autre, toujours de plus en plus épaisses, comme pour l'endormir doucement et graduellement. Un ciel d'automne, sans couleur et sans chaleur, jetait sur la terre dénudée des torrents de mélancolie et l'inondait de reflets ternes et mats, comme l'atmosphère d'un astre mourant. Les bois dépouillés n'avaient plus ni voix ni ombrages, ni asiles pour les oiseaux depuis longtemps envolés sous des cieux plus riants ; seuls, les sapins et les épinettes dressaient leurs silhouettes raides et droites, comme des flèches que le sol eût lancées vers la nue ; seuls ils donnaient à la forêt ce qui lui restait d'ombre

et cette ombre était silencieuse, immobile et noire comme la nuit sur les tombeaux ; les précipices, d'où parfois, quand les orages s'y engouffrent, s'élèvent comme des soupirs arrachés aux entrailles de la terre, étaient étouffés sous l'épaisse dépouille des feuilles mortes, que le vent d'automne leur avait jetées par tourbillons ; les lacs, arrondis et creusés au pied des montagnes, semblaient comme de grands réservoirs, pleins des larmes de la nature agonisante ; l'espace muet était déserté de tous ses hôtes, si ce n'est par le sinistre corbeau, dont l'aile noire passait comme une raie, aussitôt effacée que découpée, sur la nue immobile ; les petites rivières, çà et là, tiraient péniblement leurs eaux déjà pesantes et engourdies ; partout le silence, une atmosphère regorgeant de tristesse, une sorte de saisissement de la nature entière, dans lequel toute vie s'était arrêtée soudain, et le crépuscule épaissi donnant à tous les objets d'alentour des formes de spectres et de fantômes, qui fuyaient épouvantés devant le souffle brûlant et le jet de feu sanglant de la locomotive.

* * *

Nous allons, nous avalons l'espace, aussi vite qu'on peut le faire dans un train de construction, là où le ballastage n'est pas encore assez ferme pour permettre à la locomotive de se lancer dans la plénitude de sa force, comme le discours d'un membre convaincu. Il s'agit d'arrivér pour le souper de six heures, au bout de l'île du lac Edouard, à la première traversée de la Batiscan, endroit décoré aujourd'hui du nom de station Beaudet, où s'élève un log-house aristocratique, le Windsor, quartier général et pension des entrepreneurs, des ingénieurs et des arpenteurs.

Après une course de sept milles, nous passons devant une petite construction qui n'a l'air de rien du tout, que l'on croirait être une guérite de factionnaire abandonnée. Mais il faut faire attenton à soi en arrivant ici, car cette guérite est la propriété d'un employé du bureau de police, sorte de station minuscule, que M. Aimé Talbot, car c'est bien lui, a fait construire à ses frais et où il descend chaque fois qu'il veut se rendre aux lacs qu'il a loués du gouver-

nement, dans la région avoisinante. Le domaine que M. Talbot tient sous sa main protectrice a vingt-cinq milles en superficie ; il s'étend sur la rive droite du chemin de fer et compte cinq milles en profondeur. En quittant la station Talbot, vous prenez un sentier de billots, ouvert à travers le bois sur un terrain très uni, et vous arrivez, vingt minutes après, au premier lac de la location, qui s'appelle le lac Padoue. Là vous trouverez des embarcations et un "campe" en excellent état, muni de tous les ustensiles possibles de cuisine et flanqué d'une glacière, qui sert à conserver le poisson frais, durant cette fugitive et éphémère saison que nous appelons, par métaphore, l'été du Canada. Du lac Padoue un chemin plaqué (1) vous conduit, trois quarts de mille plus loin, au lac Talbot, un lac très profond et très poissonneux, et si vous voulez vous aventurer dans la forêt, vous redécouvrirez, à peu de distance, six autres lacs, que M. Talbot a déjà découverts une première fois en faisant la chasse au caribou. C'est ainsi que se font la plupart des découvertes

(1) On entend par chemin *plaqué*, dans le bois, celui qui est indiqué par des entailles ou autres marques, faites aux arbres de distance en distance.

dans l'intérieur de notre pays, et nous devons bien plus, pour la connaissance géographique que nous en avons, aux chasseurs et aux trappeurs qu'à bon nombre des arpenteurs de la province et à leurs beaux rapports dans lesquels on n'apprend rien. Pour vingt-cinq dollars, payés annuellement au trésor public, M. Talbot a le droit de parcourir en véritable seigneur de l'époque féodale ses poissonneux domaines.



Si nous traversons maintenant sur la rive gauche de la ligne, de l'autre côté de la Batiscan, nous entrons sur le majestueux domaine du "Club des Laurentides," qui a une superficie de cinquante milles, arrosés par on ne sait combien de lacs, dont vingt, jusqu'à présent, ont été découverts. Vous descendez à la station du Cap, qui est celle du Club, vous traversez la Batiscan dans un bac à traction et vous vous rendez par un chemin de charroyage au lac Travers, qui est le premier lac sur votre route, et où le Club a fait construire une maison pour le gardien de ses Etats et sa famille. C'est par là que passait autrefois le chemin célèbre, connu seulement

des chasseurs et des missionnaires, qui menait de Québec au lac Saint-Jean. On suivait les lacs les uns après les autres, en faisant des portages entre chacun d'eux, jusqu'à ce qu'on fût arrivé à l'embouchure de la Métabetchouan, où les Jésuites avaient établi une ferme magnifique, et où la Compagnie de la baie d'Hudson érigea plus tard un poste et des magasins, pour faire la traite des pelleteries. Aujourd'hui, le Club des Laurentides n'a pas dépensé moins de quatorze cents dollars en chemins de colonisation, dont se servent les arpenteurs et les chasseurs, en constructions et en améliorations de toute nature ; aussi, est-il parfaitement justifiable de venir demander au gouvernement de l'aide dans son œuvre si utile à tous et si propre à faciliter d'avance l'établissement de cette région, où la terre arable se trouve en plus grande quantité que dans toute le pays avoisinant.

Soixante personnes seulement, au plus, peuvent faire partie de cette association d'élite, en payant une somme de cent dollars pour leur inscription parmi les membres du club, et ensuite une souscription annuelle, qui est de dix dollars, mais qui peut être portée jusqu'à vingt, si des améliorations ou des travaux urgents l'exi-

gent. Le Club a fait bâtir, sur une éminence qui domine le lac Travers, une habitation complète pour ses membres, et une autre, dans le voisinage immédiat, pour les dames qui aimeront à aller faire deux ou trois jours de cette villégiature sauvage, d'un attrait tellement irrésistible, lorsqu'on y a goûté une fois, que toutes les autres paraissent, en comparaison, fades et insipides.

Le Club des Laurentides paie au trésor public une redevance annuelle de cent dollars.

Sur la route, nous traversons la rivière McQuig, ou est installée la boulangerie générale, capable de fournir près de 400 pains par jour aux douze cents hommes de la ligne. Nous voyons çà et là des tentes abandonnées, dont les voiles, noircies par la fumée, déchirées, loqueteuses, claquent au vent : elles ont été laissées telles qu'elles par les travailleurs, qui sont allés en planter d'autres, 20, 25, 30 milles plus loin, toujours en suivant le chemin de fer au fur et à mesure qu'il se construit. Nous passons à la

course devant le lac Comfort, sorte de trou qui n'a pas plus de deux arpents de long sur un de large, mais qui a 85 pieds de profondeur, véritable baignoire pour les hommes antédiliviens. A droite, sur une hauteur, apparaît ce qui fut le " Hill Side Cottage," une hutte cachée dans un site ravissant, où le vieux Jerry, le " Joe Beef " des Laurentides, pensionnait une vingtaine d'hommes et servait aux voyageurs, en quête de notes, un café fait aussi primitivement qu'on peut le rêver, mais bien supérieur aux tisanes infectes qu'on nous sert sous ce nom, dans les hôtels et les restaurants de la ville. Mais hélas ! le vieux Jerry n'était plus là. Il avait suffi de quelques semaines d'abandon pour donner au " Hill Side Cottage," naguère un bruyant rendez-vous, mais maintenant isolé de toutes parts, ouvert de tous côtés, béant, sinistre et lugubre, l'aspect repoussant d'une vieille ruine dédaignée. Nous passons de même la " North Pole House," ainsi dénommée du séjour qu'y firent en 1885-86 une vingtaine d'Italiens, engagés par aventure sur la ligne, et qui passèrent l'hiver à geler à 80 centins par jour. La " North Pole House," construction multiple, renfermait ce qu'on appelle un " campe" pour les hommes, un " office " pour le règlement

des comptes, et un " store, " c'est-à-dire un magasin de provisions. Il y a de cela à peine un an, et déjà tout a disparu, *campe, office, store,* Italiens, punaises, et l'œil n'y contemple plus guère que la noire image de la désolation répandue sur les troncs d'arbres moisissants. Encore un an, et l'on ne pourra même plus retrouver l'emplacement où était la " North Pole House ". . . . C'est ainsi que vont et que s'envont les choses dans notre pays si arriéré.

V

Nous voilà maintenant engouffrés dans les derniers contreforts des Laurentides, sur le versant septentrional de la chaîne. Partout, à droite, à gauche, devant, derrière nous, des gorges profondes, des ravins, des précipices, d'énormes entassements de granit, des massifs qu'on ne voyait pas l'instant d'auparavant et qui surgissent tout à coup devant le regard, comme s'ils nous attendaient pour fondre sur nous, grondant et mugissant à chaque appel du sifflet de la locomotive, comme si les échos, subi-

tement éveillés dans leurs antres formidables, se menaçaient et se choquaient fois.

Dans ce désordre inexprimable et magnifique de la nature, le chemin de fer accomplit toute sorte d'évolutions, comme les contorsions d'un géant, et la belle rivière Batiscan, qu'on vient d'apercevoir, rayant dans sa course le pied des massifs, semblable à une couleuvre effrayée, précipite ses eaux qui, profondément pénétrées des sombres reflets des bois, semblent d'un noir lustré. Elle court, se retourne, échappe, glisse, s'enfuit, revient, agitant, frémissante, sa robe moirée, couverte d'étincelles de jais, et, après cent méandres, haletante ou rassurée, elle s'étale dans toute la force et l'ampleur de son cours.

—

Voici le Windsor, bâti sur un escarpement qui domine la rivière et escorté, comme d'autant de satellites, d'une douzaine de huttes qui ont déjà un petit air de civilisation, et qui, juchées ça et là, un peu au hasard, sur les nombreux reliefs du terrain, forment, aux abords de la Batiscan, un groupement des plus pittoresques et des plus

ingénieux. Le Windsor restera célèbre dans les annales du chemin de fer du lac Saint-Jean. C'est une hutte comme toutes les autres, mais beaucoup plus spacieuse et bien mieux faite, bourrelée et capitonnée dans les intervalles des troncs d'arbres, ayant des divisons à l'intérieur, un rez-de-chaussée où se trouve une grande salle à manger, plusieurs chambres privées et un premier étage qui, converti en dortoir, peut loger commodément une trentaine d'hommes. C'est là que fut donné dans l'automne de 1886 un grand bal, auquel assistèrent une soixantaine de gentlemen, de dames et de demoiselles de la ville, venus dans un convoi spécial. Le même soir les travailleurs de la ligne offraient aux quatre entrepreneurs de sections un *testimonial*, sous forme de service en argent, en témoignage du bon accord, de la cordialité et de l'excellent esprit qui régnaient entre tous ceux, à quelque condition qu'ils appartînssent, qui travaillaient à l'exécution de cette entreprise, jugée comme impossible à son début, et menée si rondement, si merveilleusement vite par le plus entreprenant des entrepreneurs, M. Beemer.

Ce fut un spectacle inouï, invraisemblable, que celui de ce bal donné en plein cœur de la

forêt, précédé d'un souper auquel prirent part pas moins de deux cents convives, dans un encadrement de verdure, en présence de mets exquis et de desserts savoureux, le tout emporté de la ville, avec les élégants et les élégantes du convoi. Les vins et les discours débordèrent, mais sans amener la moindre inondation dans les cerveaux ni le moindre écart dans l'allure générale. Aussitôt le souper des invités et des principaux employés terminé, vinrent réveillonner à leur tour cent cinquante à deux cents travailleurs, de tous grades, qui firent table rase des mets encore fumants et vidèrent jusqu'à la dernière bouteille, sans ressentir d'autre ivresse que celle de la joie et du plaisir de la fête.

Le bal dura jusqu'au petit jour, et, à un signal donné, le Windsor se vida comme par magie; deux convois partirent simultanément, l'un ramenant à la ville les invités, l'autre ramenant les employés et les travailleurs à l'extrémité de la ligne, vingt et un mille plus loin, où l'un des entrepreneurs de section, M. Aldough, ayant sous ses ordres environ 400 hommes, tenait alors son quartier-général provisoire.

***

Il était un peu plus de cinq heures du matin quand nous laissâmes le Windsor pour continuer notre route. Mais avant d'aller plus loin, il est absolument nécessaire d'avoir une notion exacte de la topographie des lieux que nous parcourons. La rivière Batiscan, que le chemin de fer traverse pour la première fois, en face du Windsor, prend sa source sous le 47°, 46 de latitude, à la ligne de faîte qui sépare les eaux courant vers le lac Saint-Jean, de celles qui tombent dans notre grand fleuve.

Après une course de quelques milles, la Batiscan entre dans le lac Edouard, en resort quatre à cinq milles plus bas et descend tout le long de l'île du lac Edouard, jusqu'à ce qu'elle reçoive les eaux de la rivière Jeannotte, qui a longé la rive opposée de l'île, à partir de la décharge du lac. C'est donc, à proprement parler, le cours de ces deux rivières qui forme l'île du lac Edouard, en y ajoutant cette partie du lac qui s'étend depuis la sortie de la Batiscan jusqu'à la décharge du lac, dans la rivière Jeannotte.

L'île, comme nous venons de le voir, a une longueur de vingt-six milles ; sa largeur extrême est de huit milles. Quant au lac, il n'a que quinze milles de long sur deux milles et demi, dans sa plus grande largeur.

Au milieu du lac se trouve l'île Belisle, d'une longueur de deux milles environ, ainsi que d'autres petits îlots ; mais si le lac lui-même contient des îles, en revanche l'île du lac renferme à son tour d'autres lacs, tels que le lac Rognon, le lac Long, le lac du Centre. . . . tous renommés pour l'abondance et la taille de leurs truites.

—

Des lacs, des lacs ! Il y en a partout, à profusion, à foison, sur toute la surface de l'Amérique septentrionale, et particulièrement dans le nord de notre province. On en compte jusqu'à vingt-cinq en arrière des paroisses de Saint-Raymond et de Saint-Gabriel, dans un petit espace de cent milles carrés à peine. Lorsqu'à la suite de la période glaciaire, qui couvrit la plus grande partie du globe et qui dura des centaines de

siècles, d'après les géologues, le continent nord-américain émergea petit à petit de son linceul de glace, il se montra avec de terribles blessures, les côtés enfoncées, le dos troué en maints endroits, son épaisse croûte entamée et lacérée dans les parties les plus vulnérables. C'est dans ces blessures, restées béantes, que la glace s'arrêta, s'engouffra, se fondit et forma les lacs que nous trouvons aujourd'hui presque à chaque pas, et que nous sillonnons dans de frêles canots d'écorce, en chantant "Vive la Canadienne," sans nous douter que vingt-cinq mille siècles nous contemplent !

***

Nous en savons assez long maintenant pour continuer notre route. La station Beaudet, que nous venons de laisser, est à une distance de 86 milles de Québec et se trouve juste en face du lac du Centre, dans l'île du lac Edouard. Le site qu'elle occupe est un des plus pittoresques et des plus séduisants qu'il y ait dans notre pays, pourtant si fécond en beautés naturelles ; j'ose prédire qu'avant longtemps, il y aura là invasion de touristes, de pêcheurs et de familles dé-

sireuses de passer un mois ou deux au sein de la véritable nature, loin des exigences, de l'ennui bruyant, des plaisirs forcés et de toute cette gêne soi-disant sans façon, qui ont rendu nos stations d'eau à peu près insupportables. Mais on n'y verra pas de chasseurs. Chose étrange ! Dans cette région, qui s'étend jusqu'au lac Bouchette, quinze milles en deçà du lac Saint-Jean, il y a en quantité des fauves, des caribous, des martes, des visons.... ; mais on n'y voit jamais un seul gibier à plumes, on n'y trouve ni une fleur ni un fruit sauvages ; en revanche, les corbeaux, les pique-bois, les moineaux et les " meat-birds " y sont nombreux, surtout ceux-ci, espèce d'oiseaux gros comme des grives, engeance gloutonne, qui se tient toujours dans le voisinage des chantiers, pour dévorer les rebuts de viande qu'on y jette.

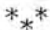
—

Nous allons parcourir assez prestement, à travers l'île, les dix à douze milles qui nous séparent de l'extrémité inférieure du lac Edouard, puis nous côtoirons le lac lui-même jusqu'au bout de la ligne, tout en le perdant souvent de

vue, mais en y revenant aussitôt, tant les courbes, nombreuses et brusques, le dérobent et le laissent apercevoir tour à tour par échappées, et multiplient en quelques instants les aspects indéfiniment variés du paysage. Nous allons traverser encore trois fois la Batiscan : elle est sortie toute petite du lac comme un ruisseau timide, fuyant à travers les arbrisseaux nains, les gros cailloux, les troncs d'arbres renversés et les débris de la forêt, qui forment des barrières sur son passage, mais bientôt elle s'est élargie, a pris son essor et a formé des baies charmantes, que le chemin de fer contourne comme en les caressant.

Après avoir parcouru près de neuf milles, à partir de la station Beaudet, nous arrivons à la station du club Stadacona, lequel a été fondé par le plus artiste des photographes, par notre concitoyen M. Livernois. Le club Stadacona a loué du gouvernement, sur l'île du lac Edouard, un domaine, d'environ quarante milles en superficie, semé de lacs, au nombre de cinq, qui se suivent comme un collier détaché et se déchargent, par la rivière aux Rognons, dans la rivière Jeannotte ; celle-ci porte les eaux accumulées de ces cinq lacs à la rivière Batiscan. La voie ferrée passe au cœur même de ce groupe lacustre,

en sorte qu'on pourrait pêcher chemin faisant, si le train ralentissait convenablement sa marche. Le nombre des membres du club est limité strictement à douze ; ils paient au trésor public cent dollars par année, mais il n'y a pas de limite à leur contribution annuelle personnelle. Plus fortunés que les douze apôtres, ils ont déjà versé d'assez fortes sommes pour l'amélioration et l'embellissement de leur domaine.



Le long de la voie, nous apercevons encore quelques " campes " abandonnés, dont les lambeaux de voiles, retenus aux montants enfumés, s'agitent avec fracas dans l'air que nous refoulons ; on voit qu'ils ont été laissés, comme ils ont été dressés, à la hâte, l'ouvrage se faisant si vite que les travailleurs n'ont guère eu que le temps de monter à la course des abris provisoires ; on les voit par groupes, ici ballastant la voie, là extrayant des carrières la pierre des ponts et des ponceaux, une pierre magnifique, le véritable granit laurentien, aux grains serrés, scintillants, durs et fermes, capable de résister

au choc de tous les tremblements de terre dont nous sommes prochainement menacés.

Voici le log-house du père Buchanan, une des maisons de pension échelonnées sur la ligne ; on y prend un bon repas pour vingt centins ; le prix est le même pour tout le monde, car l'ordinaire ne peut être que le même pour tous ; du reste, ce prix est invariable, dans toutes les pensions qui s'établissent, au fur et à mesure que les hommes séjournent quelque peu dans un endroit. Le père Buchanan a une belle grande fille, une blonde anglo-saxonne, aux membres d'athlète, qui vous débite en trois coups de hache une énorme buche, et, l'instant d'après, vous servira gracieusement, avec sa main redoutable, une assiettée de soupe ou un rosbif taillé comme dans un billot. Ici, le sol est superbe pour la culture des grains et des légumes ; on le voit bien aux couches jaunes, argileuses, pâteuses, que la pelle tranche et qu'elle rejette symétrique ment de côté, pour former les terrassements ; mais cette région est aussi parfois tant soit peu marécageuse, comme il arrive partout où l'on approche de l'arête de séparation des eaux ; les savanes toutefois ont peu de profondeur et un égouttement bien entendu en aurait facilement raison.

Mais qu'on me permette de remarquer combien on peut tirer d'enseignements, même d'un tout petit voyage, quand on observe bien. Une foule de choses différentes se présentent à la fois dans un cadre étroit. Tout est intéressant dans un pays neuf ; on y voit les hommes dans leur nature même, anx prises avec tout ce qui les entoure. Le moindre petit fait y prend un intérêt qui nous touche de près, et c'est ainsi que nous apprenons à connaître par le détail intime comment se sont formées les sociétés qui, plus tard, vivent en pleine civilation. L'histoire du monde n'est pas autre chose, et c'est depuis qu'on a commencé l'étude de cette vie intime qu'a été apporté, dans les recherches historiques, un élément nouveau, absolument indispensable pour connaître l'origine, la formation et les développements successifs des sociétés, élément bien autrement considérable et important que le récit fastueux des grands événements, des actions éclatantes, des batailles, des conquêtes et des règnes de princes la moitié du temps ineptes, ignares, réfractaires à tout progrès et incapables de faire quoi que ce soit, pas même des log-houses !

—

Parfois on traverse des espaces ravagés par le feu. Quel spectacle grandiose et mystérieux, en apparence, que le feu dans les bois ! Vous le voyez s'allumer subitement, à droite, à gauche, devant vous, sur vingt points à la fois, poussé par une force inconnue, dévorant sans merci les arbres les plus robustes, tandis que les broussailles rampantes lui échappent. L'air est plein d'une poussière ardente, coupée de longues flammèches qui, en s'envolant dans toutes les directions, vont porter l'incendie dans des endroits jusqu'alors épargnés, pendant que d'autres, tout voisins du fléau, restent intacts. Là où le feu a pour ainsi dire sauté par dessus le dôme de la forêt, pour aller au loin distribuer ses colères, apparaissent de grands arbres, secs et dénudés, solennels, impassibles comme des rangées de squelettes, sans une branche jusqu'à la mi-hauteur du tronc, et laissant tomber de leur moitié supérieure leurs feuilles mortes, une à une, lentement, par intervalles, comme les pleurs silencieux qu'on verse dans l'abandon.

Les bouleaux surtout sont démesurément longs et maigres. Le bouleau est le yankee des forêts du nord, avec une écorce beaucoup plus souple que la peau de nos chers voisins ; sa

qualité supérieure est de pouvoir pousser dans n'importe quelle espèce de terre, surtout dans la mauvaise ; c'est pourquoi il n'y a pas un pouce de terrain inutile dans notre pays, si ce n'est peut-être celui de l'ancienne caserne des Jésuites, où les bouleaux vont bientôt sans doute faire leur apparition, à moins qu'on ne les prévienne par quelque nouvelle construction monumentale, surchargée " d'extras " et sillonnée d'avance de lézardes, comme les murs de notre palais législatif.

VI

Nous habitons le pays par excellence des lacs, des rivières et des pouvoirs hydrauliques. Il n'y en a pas d'autre au monde où l'eau utilisable, pour fins industrielles, soit en plus grande abondance. Sur le parcours du chemin de fer du lac Saint-Jean on pourrait construire aisément, en quelques années, peut-être une cinquantaine de scieries, et il faudrait alors deux à trois mille wagons pour transporter tout le bois abattu, et cela durerait une dizaine d'années, et la valeur nouvelle donnée à cette région jusqu'ici improductive et inculte ne s'élèverait à rien moins

qu'à une cinquantaine de millions. Eh quoi ! l'on commence à peine à exploiter la lisière de pays qui borde la voie, et déjà la valeur du bois livré à l'industrie, dans les douze derniers mois seulement, par quatre scieries peu considérables, s'élève à près d'un demi-million de dollars. (1)

(1) On compte généralement environ trois mille acres de bois par mille de longueur, sur une largeur de cinq milles, de chaque côté de la voie ; le rendement de chaque acre est estimé à 25 cordes, et chaque corde en bois debout à 50 centins, disons en tout $12.00 par acre ; voyez un peu à combien cela se monte, sur un parcours de 150 milles !

Le chiffre d'un demi-million de dollars, donné ci-dessus, représente approximativement le commerce de bois pour l'année 1885.

En 1886, la production du bois, sur le parcours de la ligne, n'atteignait encore que huit millions, deux cent mille pieds de madriers et planches, et moins de deux cent mille pieds de bois carré ; c'était là l'ouvrage de deux scieries seulement, établies l'une au lac Saint-Joseph, l'autre à la rivière Noire.

En 1888, deux ans après. ce commerce avait pris une telle extension que le nombre de wagons, chargés de bois de toute nature et expédiés à Québec, s'élevait à 7890. On comptait 29,610 cordes de bois de chauffage, dix-huit millions, cent mille (18,100,000) pieds de madrieres, planches, etc., deux cent-dix mille (210,000) pieds de bois carré, et trente-six mille, six cents tonnes (36, 600) de bois divers.

Dans l'automne de I889, on calculait d'extraire environ

Nous avons, tous, tant que nous sommes, le public en général, plus ou moins de notions sur la valeur forestière de la région parcourue par le chemin de fer du lac Saint-Jean ; mais ce que nous ne pouvons guère calculer, ce sont les étonnants résultats, directs ou indirects, qui suivront l'ouverture de cette ligne. Grâce à des conditions exceptionnellement favorables, l'industrie du bois y est en quelque sorte placée au-dessus de toute concurrence. Dans tout autre partie de la province, en effet, les commerçants de bois ont de nombreux frais à subir, avant de voir leur cargaison embarquée sur les navires d'outre-mer. (1)

quarante millions de pieds de bois, l'hiver suivant, des chantiers en travail dans le voisinage de la ligne.

Il s'était établi trois nouvelles scieries, dont une à Roberval et deux au lac Bouchette, une manufacture de fuseaux et bobines, et un moulin à pulpe.

(1) La confection d'un billot livrable au commerce revient à environ trente-cinq dollars, généralement. Sur le chemin de fer du lac Saint-Jean, grâce à l'absence de frais divers, elle ne s'élèvera qu'à vingt dollars environ ; c'est un fait déjà acquis ; et les défricheurs, ces braves pionniers si pauvres, si délaissés, si misérables, qui ne vivent guère, pendant la première et même les deux premières années de leur établissement, que de patates et de galette de sarrasin, vont pouvoir

Il leur faut faire chantier sur des concessions de bois (vulgairement appelées *limites*) souvent très éloignées, faire parvenir les billots sur les rivières jusqu'aux moulins, là, les faire équarrir, scier et cuber en madriers, état dans lequel le bois reste parfois longtemps, avant de pouvoir être expédié, enfin le faire transporter dans des barges ou des goëlettes jusqu'au port d'embarquement, quand on ne l'envoie pas, sous forme de trains de bois, qui mettent un temps infini à descendre le fleuve, toutes opérations qui prennent énormément de temps et d'argent, et dont le coût diminue d'autant les profits. Ici, rien de tout cela. Le chemin de fer passe au milieu de la forêt même ; il n'y a pour ainsi dire pas de chantiers à faire, pas de flottages sur les rivières, pas de pilage. Le bois abattu, scié, mis en madriers sur les lieux, est transporté immédiatement dans les wagons de la ligne : en quelques heures il arrive sur la jetée Louise, et, quatre jours après, il est tout chargé à bord des navires qui le transportent en Europe ou dans l'Amérique du Sud,

vivre ici immédiatement du bois qu'ils auront droit de couper sur leurs lots, sans contrevenir aux règlements du département des Terres, règlements qui sont comme une camisole de force enroulée au corps et aux bras de nos pauvres défricheurs.

et c'est ainsi que cette fameuse jetée Louise, que l'on a tant stigmatisée comme étant une dépense inutile, faite uniquement pour favoriser ce fossile dédaigné qu'on appelle " la vieille cité de Champlain," va devenir d'une nécessité indispensable, non seulement pour Québec, mais encore pour la province entière.

Quoi! il faudra avant longtemps la border de quais, sur toute sa longueur, rien que pour recevoir le bois qui y arrivera de tous les côtés, soit par le chemin de fer du lac Saint-Jean, soit par celui de Sainte-Anne, soit par celui du Pacifique, lorsqu'aura été construit l'embranchement de ce dernier qui, partant de Saint-Augustin, touchera au Cap Rouge, longera le Foulon, s'arrêtera au besoin pour charger les steamers Allan, et, parcourant toute la rue Dalhousie, viendra également, à son tour, s'arrêter sur la jetée Louise et y déposer dans les navires transatlantiques les dépouilles de nos forêts. Voyez-vous d'ici quel brillant avenir pour cette vieille cité de Champlain, enserrée, embrassée jusqu'aujourd'hui par un cercle de fer, et retentissant maintenant des mille échos de l'activité humaine! C'est alors qu'il faudra répandre la lumière électrique à profu-

sion, pour jouir de ce grandiose spectacle, et que la chute Montmorency, qui, jusqu'à présent, n'a donné que de l'eau, se mettra à donner du feu, avec une égale énergie et une égale abondance intarissable. Du haut de la terrasse Frontenac, nous, citoyens invariablement archi-paisibles, et confus de nous voir si attardés dans la course vertigineuse du siècle, nous nous exalterons dans les triomphes de notre esprit d'entreprise et de notre prodigieux goaheadisme ; nous nous sentirons grandir en même temps que notre ville, nous nous regarderons les uns les autres avec un étonnement mêlé d'admiration, et quand les Montréalais viendront pour nous contempler, on les reconnaîtra de suite à leur air inquiet, troublé, à leur effarement de se voir dans cette ville gigantesque, aussi admirablement éclairée, aussi admirablement entourée, et surtout aussi admirablement peuplée.



Au point où nous sommes parvenus de notre course, nous avons atteint le lac Edouard et descendu le versant septentrional de la chaîne des Laurentides. Nous n'avons pas à aller plus

loin ; mais arrêtons ici nos regards et contemplons l'étendue illimitée qui se déroule devant nous, et qui tressaille encore de son enfantement d'hier à la colonisation, à la vie active et aux rudiments de la civilisation.

Qui ne se rappelle combien cet enfantement a été douloureux et longtemps empêché. La lutte contre les éléments et contre la nature n'est rien aujourd'hui, avec les moyens que l'homme possède, avec ceux qu'il découvre tous les jours, et avec sa certitude du triomphe définitif. C'est lui, lui-même, qui est son plus terrible adversaire, son plus cruel ennemi. La nature, au moins, est inerte ; mais l'homme opposé à l'homme, voilà le danger, voilà ce qui arrête et paralyse les plus nobles inspirations, les plus fécondes entreprises. Le Nord ! le Nord ! Quels cris sauvages, on dirait en quelque sorte de haine et de fanatisme incrédule, ce seul nom ne faisait-il pas éclater, il n'y pas encore un quart de siècle ! Qui ne se rappelle cette entreprise du Chemin de fer du Nord, si souvent amenée sur le tapis, si souvent et si longtemps écartée par l'ignorance, le préjugé, et cette mesquinerie envieuse et taquine qui nous fait mettre en travers de toutes les conceptions qui ont

le malheur d'être celles de nos compatriotes? Qui ne se rappelle combien il a fallu livrer de combats pour en assurer l'exécution ?

Il y a à peine quelques années de cela, et déjà le chemin de fer du lac Saint-Jean est construit et complété sur un parcours de cent quatre-vingt-dix milles. Maîtresse aujourd'hui de la position, forte de son œuvre accomplie, la Compagnie, comme il arrive toujours après les difficultés vaincues, trouve que cette œuvre ne peut lui suffire et qu'il faut aller plus loin.

Mais pour avoir une idée nette de ses nouveaux projets, remarquables par la grandeur et la hardiesse, il faut se rendre un compte au moins sommaire de la vaste région du Saint-Maurice, et c'est ce que nous allons faire dans un tableau rapide qui complètera notre course à travers les Laurentides.

VII

Le Saint-Maurice, un des plus beaux cours d'eau du Canada, débouche à Trois-Rivières, après avoir parcouru trois cent soixante milles de pays, à partir des lacs où il prend sa source,

entre le 48e et le 49e degré de latitude nord, à seize milles seulement des sources de la Gatineau et à cinquante milles de celles de l'Outaouais. La descente du Saint-Maurice, de ses sources au fleuve Saint-Laurent, est marquée par un certain nombre de rapides et par des chutes, entre autres celle de la Tuque, qui se trouve à cent milles de son embouchure. Des affluents assez considérables apportent leurs eaux à cette rivière et arrosent des étendues de terrain très variables, au point de vue agricole. Ceux qui débouchent sur la rive gauche du Saint-Maurice sont la rivière Mékinac, la petite et la grande Pierriche, la grande et la petite Bostonnais, la Croche, la Trenche et enfin la Windigo.

La Trenche est la plus longue de toutes ces rivières ; elle a un parcours de cent deux milles, tandis que celui de la petite Pierriche ne dépasse pas vingt-deux milles.

A Trois-Rivières on trouve une couche profonde de sable mobile, large de deux à trois milles, qui s'avance jusqu'à douze milles au nord, de chaque côté du Saint-Maurice ; mais au delà, l'aspect géographique du pays change soudainement et l'on voit prédominer des plans élevés, couverts de riches forêts. Le long des rivières,

autour des lacs, près des marais et jusque dans les bas-fonds se voient des bandes de sol d'alluvion, de la meilleure qualité, et l'on peut dire d'une manière générale que les deux tiers de la vallée du Saint-Maurice sont susceptibles d'une culture profitable. L'espace compris entre le Saint-Laurent et la rivière Mékinac, dans les seigneuries de Champlain et de Batiscan, est depuis longtemps colonisé, cela va sans dire, mais au delà, en remontant toujours le Saint-Maurice, on trouve le canton Boucher, puis le canton Carignan, puis le canton Malhiot, qu'arrosent la petite et la grande Bostonnais. Le chemin de fer des Piles traverse vingt-cinq milles de cette région, entre le fleuve et la chute de Shawenegan. A partir de celle-ci le Saint-Maurice devient navigable, pour des bateaux d'un faible tirant d'eau, jusqu'à la Tuque, soixante-quinze milles plus loin.

Les cantons que nous venons d'énumérer sont tous échelonnés les uns à la suite des autres le long du Saint-Manrice, et se terminent par le canton Langelier, le dernier de la série sur la rive gauche de cette rivière. Les terrains situés dans l'intérieur, c'est-à-dire entre les cantons qui bordent le Saint-Maurice et la rivière Batis-

can, offrent cette particularité remarquable que la chaîne des Laurentides s'y est en quelque sorte comme affaissée ; les plus hautes élévations n'y atteignent pas six cents pieds au-dessus du lac Saint-Jean ; la descente vers le fleuve est à peu près insensible et la magnifique vallée de la Batiscan s'épanouit largement, librement sous le regard. Tout l'espace compris entre cette dernière rivière et le Saint-Maurice, de l'est à l'ouest, et du nord au sud, entre la Tuque et les Piles, comprend environ cinq cent cinquante milles carrés, dont quatre-cent mille, dit M. J. C. Langelier, se composent d'un sol capable de faire vivre dans l'aisance une population de trente mille âmes.

—

Au nord de cette région s'étendent les vallées de la grande Bostonnais et de la Croche, séparées par une chaîne de hauteurs. La grande Bostonnais a un parcours de cinquante milles et la contrée qu'elle arrose une superficie de deux cent trente mille acres, dont cent soixante-quinze mille au moins se composent d'une terre facilement cultivable.

Mais voici la vallée de la rivière Croche, encaissée entre deux chaînes de hauteur, et qui n'a pas plus d'un demi mille à deux milles de largeur, sur environ quatre-vingt-dix milles de long. L'étendue de cette vallée est par conséquent très restreinte, ne dépassant guère une soixantaine de milles en superficie, mais elle est d'une fertilité proverbiale, formée en maints endroits par des pointes d'alluvion qui produisent en abondance le foin et tous les grains que l'on récolte dans la vallée du Saint-Laurent. " C'est à peine si l'on pourrait trouver dans toute la province un sol plus fertile et plus productif que celui de cette vallée," dit un ancien rapport du commissaire des Terres Publiques ; et pour mettre le sceau à la réputation de cet Eden national, citons le passage suivant du rapport d'un arpenteur en veine de poésie dythirambique : " La Croche est certainement une belle rivière ; semblable au serpent qui déploie mollement ses anneaux sur la plaine verdoyante, elle décrit ses longs détours, qui reviennent et retournent nécessairement vers sa source, dessinant dans la vallée unie et richement boisée qu'elle fertilise les contours sinueux de son paisible et capricieux cours...."

Il est inutile d'aller plus loin dans la direction du nord, et d'aborder les vallées de la Trenche et de la Windigo. Ce qui nous importe, c'est surtout la région complètement inhabitée aujourd'hui, qui s'étend entre la Batiscan, à l'est, et le Saint-Maurice, à l'ouest, depuis la rivière Croche au nord, et au sud, les Piles, qui sont le point d'aboutissement actuel du chemin de fer des Basses-Laurentides ; cette région contient une superficie d'environ huit cent cinquante mille acres, sur lesquels peut s'établir à l'aise une population agricole de cinquante à soixante mille âmes. Notons cependant qu'entre la vallée de la Croche et celle de la Windigo, du sud au nord, et, à l'est, jusqu'à la ligne de partage des eaux qui tombent dans le Saint-Maurice, d'avec celles qui tombent dans le lac Saiut-Jean, il y a encore une vaste étendue de pays d'environ deux millions d'acres, depuis longtemps exploitée par les concessionnaires de bois, et qui contient certainement un bon million d'acres de terre arable.

***

La Tuque est le grand centre de l'industrie forestière du vaste territoire qu'arrose le Saint-

Maurice, industrie dont les produits se sont élevés jusqu'à deux millions de dollars, dans les années prosperes ; mais, depuis quelques années, elle a subi une diminution considérable, et les intérêts manufacturiers et agricoles s'en sont cruellement sentis. Naguère on ne faisait pas moins de six cent mille billots dans le territoire du Saint-Maurice ; maintenant on en fait à peine cent cinquante mille. Il faut chercher la raison de cette décadence, en partie dans le prix excessif du transport des provisions à la Tuque, par terre ou sur des chalands, en partie encore dans les frais qu'entraîne la descente des billots, depuis ce dernier endroit jusqu'à Trois-Rivières, dépenses qui diminuent énormément les profits de l'industrie forestière, maintenant que tout le pin de qualité supérieure a été abattu.

Si l'on construisait un embranchement de chemin de fer du lac Edouard à la Tuque, non seulement le prix des billots, à leur arrivée à Trois-Rivières, serait considérablement réduit, mais encore cet embranchement nécessiterait à la Tuque même, où se trouve un des plus grands pouvoirs hydrauliques de la province, la construction de scieries et autres établissements propres à developper l'industrie forestière. On

pourrait y travailler économiquement, sur place, tous les bois de qualité secondaire, y compris l'épinette, et les transporter à bon marché, soit à Québec, soit à Trois-Rivières, par le chemin de fer des Basses-Laurentides.

Tout le monde sait, en effet, que le meilleur moyen de rendre l'exploitation du bois profitable est de construire des scieries sur les lieux mêmes ou le bois est abattu. C'est ainsi que l'exploitation des vastes forêts d'épinette de cette région deviendrait une source de revenus pour la province, de travail pour le peuple, et un puissant moyen de colonisation pour les excellentes terres qui se trouvent dans les bassins des affluents du Saint-Maurice.

—

De la Tuque aux grandes Piles le Saint-Maurice est navigable sur un parcours d'environ soixante-dix milles, pour des bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau. Tout le long de la rivière on aperçoit, çà et là, un bon nombre de petites colonies, qui sont entièrement privées de toute communication extérieure, quoiqu'on leur ait fait la promesse d'un bateau depuis bien des

années, quoiqu'il y ait même dans les statuts une disposition à cet égard depuis bientôt trente ans. Eh bien ! Afin de donner une grande impulsion à la colonisation du Saint-Maurice, réduire le prix du transport des provisions pour les chantiers et apporter au commerce de bois un élan et un développement nouveaux, la Compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean est prête à établir un service de bateaux à vapeur sur la rivière Saint-Maurice et à le relier avec l'embranchement qu'elle se propose de construire à la Tuque.

Mais ce n'est pas tout.

Après avoir relié entre elles, par le chemin de fer de la Tuque, les vallées du Saguenay et du Saint-Maurice, la Compagnie du lac Saint-Jean se propose de compléter son œuvre en rattachant à ces deux vallées celle de l'Outaouais et en poursuivant jusqu'à la hauteur du lac Abbitibi, d'où elle enverra deux branches, l'une dans la direction du sud, vers le chemin de fer du Pacifique, l'autre dans la direction du nord, vers la mer de Hudson.

Si l'on construisait un chemin de fer jusqu'au sud de la baie James, et qu'un bateau à vapeur, partant de ce point, fît des voyages réguliers le long de la côte orientale, il y aurait affluence de

de voyageurs du Canada et des Etats-Unis vers ces rives pittoresques et grandioses à la fois, qui jouissent, pendant deux ou trois mois de l'année, d'une température agréable, et qui possèdent encore tout l'attrait et le prestige de l'inconnu.

De sa source à la tête du Témiscamingue, l'Outaouais coule de l'est à l'ouest, et ne s'éloigne qu'à de courts intervalles de la " hauteur des terres." Il offre donc une route naturelle à la colonisation, qui se trouverait comme transportée, du jour au lendemain, dans cette région favorisée, sans avoir à traverser lentement, pas à pas, étape par étape et d'un canton à l'autre, le vaste pays d'intérieur que l'Outaouais enserre dans son cours semi-circulaire.

La création de cette route, dans la pensée des auteurs du projet, aurait les résultats suivants : ouvrir la vallée du Saint-Maurice, la partie septentrionale des comtés d'Ottawa et de Pontiac, le pays de Témiscamingue, les portions colonisables de l'Abbitibi, et plus tard, la région entre les lacs Abbitibi et la mer de Hudson ; diriger directement et rapidement sur le port de Québec l'immense production forestière de l'Outaouais supérieur.

Ce dessein, quelque vaste qu'il soit, rentre dans l'ordre des choses dont l'avenir nous réserve l'accomplissement. Le corollaire nécessaire de l'établissement du Nord-Ouest et du nord des provinces d'Ontario et de Québec, c'est la construction d'une ligne directe entre les centres de l'Ouest et un port de l'Est, situé à peu près sous la même latitude, que se soit sur le fleuve, ou dans le golfe, en deça du détroit de Belle-Isle, ou enfin sur la côte du Labrador terreneuvien. La Compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean est en mesure d'offrir au commerce un port à Tadoussac, par la continuation de sa ligne actuelle jusqu'à cet endroit. Plus tard, quand on aura construit, comme le veut la force des choses, une ligne reliant le Manitoba à un port de l'Est, par le nord du lac Nepigon et de la province d'Ontario, la voie projetée pourra en former la section orientale.

C'est ce que l'on peut constater aisément en jetant un coup d'œil sur la carte. Une ligne droite, tirée de Winnipeg à Halifax, passe par la ville de Québec et est plus courte de trois cents milles que la route suivie par le chemin de fer du Pacifique, outre qu'elle passe entièrement sur le territoire canadien. Voilà pourquoi

la construction d'une ligne directe entre les deux villes s'imposera un jour comme une nécessité nationale : et, ce jour-là, si la voie projetée entre la Tuque et l'Abbitibi est construite, elle formera, comme nous le disons ci-dessus, la partie orientale de la ligne.

PROMENADE

DANS LE VIEUX QUÉBEC

PROMENADE DANS LE VIEUX QUEBEC

I

Lorque Champlain débarqua pour la première fois sur le farouche et menaçant rocher de Stadacona, qui semblait bien plutôt devoir l'éloigner que l'attirer, eût-il pu prévoir que ce même rocher serait un jour l'enjeu des deux nations civilisatrices du monde et que, de sa possession, dépendrait le sort de ces deux nations, sur le vaste continent qui est devenu l'héritage des jeunes peuples ?

Oui, pendant cent cinquante ans, la lutte a été non seulement pour la domination, mais pour l'expulsion complète du sol américain de l'une ou de l'autre puissance, de la France ou de l'Angleterre. Québec resté aux mains des Français, c'était pour eux la possession assurée de la vallée du Mississippi, qu'ils avaient découverte

et qu'ils occupaient au moyen de forts détachés ; c'était de plus, dans un avenir prochain, la conquête de toutes les colonies étrangères qui bordaient l'Atlantique jusqu'à la Floride. Les Américains le sentaient bien, eux qui avaieut équipé à leurs propres frais plus d'une expédition, par mer et par terre, pour attaquer nos murs, eux qui représentaient sans cesse à l'Angleterre, dans leurs demandes d'hommes et d'argent, qu'il fallait supprimer la France en Amérique, et, pour cela, la frapper à la base même, lui enlever Québec, le pivot de son empire colonial, et que tout ce qui serait fait en dehors de cet objet ne serait que peine perdue, que sang inutilement versé.

Et certes, avouons qu'il fallait en finir, qu'un dénouement était aussi désirable qu'inévitable. Cette lutte horrible, qui mettait ainsi aux prises sans relâche deux peuples héroïques, pour chacun desquels il y avait certainement une large place sur ce vaste continent, était arrivée à un degré d'irritation, d'animosité et de sauvagerie qui menaçait de faire disparaître la civilisation dans le gouffre même de la barbarie qu'elle était venue combattre. Les Indiens, altérés de sang, ivres de pillage et de destruction, atteints

jusqu'aux os par tous les vices de la civilisation européenne, sans avoir pu acquérir une seule de ses vertus, ne connaissaient plus de frein, étaient devenus incontrôlables. Au milieu des ombres profondes de la nuit, quelquefois en pleine paix, des villages inoffensifs, avant-postes éloignés des colonies anglaises, perdus dans les bois, étaient par eux mis à feu et à sac, les maisons incendiées, les femmes et les enfants traînés par les chemins et égorgés, des hommes, trop vieux pour se défendre, coupés par morceaux et la tête dépouillée, pour orner la ceinture de guerre de ces barbares féroces. De la terre imbibée de sang éclataient, sous les pas des soldats victorieux, des cris de vengeance et de malédiction ; pas un buisson, pas un taillis où ne passât le souffle des esprits errants de milliers de victimes. Sur un espace grand comme le tiers de l'Europe, vingt à trente mille hommes trouvaient le moyen de se traquer, de s'entredétruire avec orgueil, au nom de leur patrie respective, et ce sol vierge, demeure grandiose d'une nature épanouie dans toute sa noblesse et dans toute sa force, resplendissant modèle des harmonies réunies de la création, ce sol, si riche des prodigalités du ciel, ne lui envoyait en échange que des concerts d'im-

précations, des cris étouffés dans la mort, et l'écho partout répété du bruit des canons qui tuaient les hommes.

Qui peut, en parcourant la sombre liste des martyrs, la douloureuse histoirc de la guerre coloniale, aveo ses horreurs renouvelées sur tous les points, avec ses tueries insatiables, que rachetaient à peine l'héroïsme mnltiplié de notre race et des actions d'éclat, qui font l'étonnement et presque la stupeur des historiens, qui peut échapper à un regret poignant, refouler en soi des larmes amères ? Il n'y avait donc pas une terre au monde, même au sein de ces vastes et généreuses retraites, où deux peuples héroïques, comme les Français et les Anglais, pûssent vivre en paix l'un à côté de l'autre ? Toutes les mers et tous les rivages étaient teints de leur sang, l'un par l'autre versé ; une ambition insatiable les faisait se rencontrer jusqu'aux extrémités du monde et se combattre partout où la trace de leurs pas était empreinte ; ils se poursuivaient et se remplaçaient tour-à-tour dans tous les pays découverts ; la terre entière n'était pas assez grande pour y arborer à la fois l'étendard de Saint-George et la fleur de Lys, et si les océans eûssent disparu soudain, laissant à sec

leurs abîmes sans fond, on n'eût pas tardé à y voir plonger la France et l'Angleterre pour se dispnter les écueils, les récifs et les cavernes encore humides des vagues en fuite.

***

Mais admirons un étrange retour de la destinée. Cette inimitié séculaire, cette soif de représailles, attisée sans cesse par de nouvelles injures à venger, ont fait place subitement à une amitié que rien n'altère et qui dure déjà depuis plus de soixante ans. Il semble que les grandes guerres du premier empire aient épuisé ce qui restait de haine dans le cœur des deux peuples ; la garde impériale, tombant à Waterloo sur un lit de mitraille, a fermé l'épopée militaire qui comptait huit siècles de combats ; sur le terrain sanglant de la dernière grande lutte, l'Angleterre et la France se sont tendu une main qui ne s'est pas desserrée depuis lors, et le monde soulagé a vu ces deux géants s'embrasser dans une étreinte qui semble désormais éternelle. Pour nous, cette paix remonte plus loin encore ; elle a aujourd'hui cent trente ans d'existence, depuis la deuxième

bataille des plaines d'Abraham, livrée par le chevalier de Lévis, et voilà maintenant au juste cent quinze ans, depuis l'invasion de 1775, que Québec n'a plus vu un seul ennemi sous ses murs.

II

Québec, c'est un grand nom dans l'histoire; c'est le premier de toute l'Amérique; Québec est la seule ville qui ait un passé un peu long sur cette terre si jeune; elle n'a pour ainsi dire rien du nouveau monde que la liberté de ses citoyens et un avenir sans limites; elle a la saveur antique et un cachet de noblesse, que recouvre déjà la poussière des âges; on y sent les générations diparues et comme des mânes qui percent de toutes parts le suaire du temps; caractère et physionomie uniques sur une terre où l'œuvre de l'homme ne dure qu'un jour, où la veille n'apporte rien au lendemain, où le passé et l'avenir semblent également étrangers, parce qu'ayant fort peu emprunté à l'un, on ne se soucie guère de rien transmettre à l'autre. Québec a des monuments, chose étonnante en Amérique, et il a des ruines, chose unique! Près de trois siècles y ont laissé leur image et leur empreinte, sur le sol

et dans l'air ; l'imagination peut s'y promener à l'aise autour d'un panorama admirable, en évoquant à chaque pas des souvenirs aussi magnifiques que la nature qu'elle contemple.... oh ! malheur à celui d'entre nous qui ne connaît pas l'histoire de la ville de Champlain, foyer modeste des plus beaux dévouements, du plus noble héroïsme, celui qui ne cherche pas la gloire et qui renferme toutes les grandeurs.



Avec un passé comme le nôtre, on prend rang de suite parmi les peuples qui ont grandi dans la mémoire des hommes ; les vertus difficiles, c'est-à-dire les vertus humbles, nous étaient familières, et le courage des vrais héros, celui qui est sans ressources et sans espoir, inconnu, ignoré souvent, presqu'aussitôt oublié, était l'âme même de nos aïeux, et quand je dis nos aïeux, je parle des habitants de Québec seul, parce que cette ville a été pendant cent cinquante ans le Canada tout entier. C'est elle qui maintenait, qui résistait, qui résumait tout ; c'était la seule ville militaire du continent, la seule où pût se jouer définitivement le sort des deux nations

qui l'avaient colonisé ; c'était la seule au monde qui eût, à cent cinquante lieues de l'océan, un port de mer capable de contenir les plus grandes flottes, la seule aussi peut-être où l'on vît un aussi merveilleux ensemble de beautés naturelles, servant de cadre aux plus éclatantes traditions dont puisse s'énorgueillir un peuple. Aussi, dès que l'heure de l'histoire eût sonné pour Québec, tous les yeux se sont-ils tournés vers elle en y restant longtemps rivés par le respect et l'admiration ; pas un écrivain américain qui n'y ait consacré des pages éloquentes et émues, pas un seul qui ne soit venu remuer cette poussière féconde, pour y chercher les grandes leçons à transmettre aux genérations futures ; pas un seul qui n'aît étudié ses fondations déjà séculaires, pures œuvres de sacrifice et de dévouement inépuisable ; pas un qui ne se soit incliné devant le nom immortel, quoique bien humble, de la duchesse d'Aiguillon, de Mme de la Peltrie, de Marquette et de Brébeuf, aussi bien que devant les noms retentissants de Montcalm et de Wolfe. Ces fondateurs et ces martyrs n'ont pas gagné de batailles, mais ils voulaient gagner un monde à la foi chrétienne ; ils soignaient les blessés et combattaient la mort que les guerriers semaient partout, et si nous devons

admirer les hauts faits d'armes, que ne devons-nous pas sentir en présence de ces touchants et sublimes exemples qui illuminent d'un rayon doux et consolant bien des pages sanglantes ?

***

A-t-on remarqué, depuis un certain nombre d'années, quelle ardeur de recherches, quelle étude passionnée nos écrivains canadiens dirigent sur Québec, point de mire pour ainsi dire unique, seul endroit du pays digne d'un intérêt qui se soutient dans tous les temps ? Le vieux Charlevoix avait déjà pressenti, dès 1720, ce que deviendrait un jour notre ville parmi les cités monumentales de l'histoire, et il s'écriait dans son enthousiasme : " De même que Paris a été pendant longtemps inférieur à ce qu'est aujourd'hui Québec, de même il viendra un temps où celle-ci sera l'égale de Paris, et alors, aussi l'oin que l'œil peut atteindre, il ne découvrira sur les rives du Saint-Laurent que des villes, des demeures somptueuses, de riches prairies, des champs fertiles et des collines chargées de moissons, des quais superbes bordant la capitale, son

port entouré d'édifices et des centaines de navires y chargeant leurs opulentes cargaisons...."

Ce temps n'est pas encore venu, mais le rêve de Charlevoix n'est pas non plus évanoui. Cent cinquante ans plus tard, de nos jours, un homme d'une nature d'élite, d'une imagination d'artiste, ému et enchanté par le spectacle grandiose qu'offre au regard notre fleuve, roulant dans un cadre de montagnes qui, tantôt, se poursuivent à perte de vue derrière l'horizon, en rassemblant tumultueusement leurs mamelons hérissés, comme des sanglots qui ont soulevé la vaste poitrine de la terre et se sont brisés en éclatant, tantôt s'abaissent sous la pression douce de quelque gorge qui ondule sur leurs flancs, tantôt coupent les cieux de leurs crêtes pelées et tondues par les orages, courbent avec fureur sous le vent du nord-est leurs forêts irritées, ou bien balancent aux souffles tièdes d'été leurs grandes ombres assoupies,.... en présence d'un semblable spectacle, que la terre n'a nulle part répété, un autre homme a conçu, de nos jours, un rêve peut-être aussi grand que celui de Charlevoix, et, plus heureux que son devancier, il a voulu en commencer sans retard la réalisation.

Cet homme à qui les Québecquois sont tenus

de rendre un hommage reconnaissant, c'est lord Dufferin, l'ex-gouverneur-général du Dominion.

A peine avait-il mis le pied sur le rivage canadien, que lord Dufferin, frappé de la beauté sans égale de Québec, en faisait sa demeure de prédilection. Cette préférence, ce beau feu, comme on disait jadis, était l'entraînement irrésistible d'une âme délicate vers les grandes œuvres de la création. Mylord avait étudié l'histoire de Québec et l'avait trouvée digne du cadre que la nature environnante fait à la ville; il avait compris surtout qu'il fallait faire quelque chose pour cette noble cité qui perdait tous les jours un lambeau de son passé, et que la décrépitude assaillait sur tous les points, en menaçant de remplacer par des rides repoussantes la touchante majesté des ruines. Lord Dufferin voulait relever le Québec qui s'écroulait, mais le relever en l'embellissant ; il voulait même ressusciter des monuments entièrement disparus, retenir jusqu'à leur nom, mais en leur donnant un lustre inouï et une disposition nouvelle qui ne fût plus un obstacle à la circulation ; les remparts, ceinture gênante et beaucoup trop étroite pour une ville qui grandit, devaient être percés de larges ouvertures, et ne plus exister désor-

mais que comme un souvenir historique, en même temps qu'une promenade incomparable tout autour de la capitale.

*
* *

Le plan de lord Dufferin consistait en un boulevard de ceinture qui, partant de la citadelle, y revînt, après avoir fait le tour des remparts de la ville. Partout où les rues coupaient le boulevard, les deux côtés de l'intersection devaient être réunis par un pont d'architecture normande, avec une tourelle pour en relever l'aspect et en compléter l'effet artistique.

II

Le Canada fut dès l'origine une colonie religieuse et son gouvernement un gouvernement théocratique. Convertir les sauvages, les gagner à la foi catholique, tel était le premier objet de ses fondateurs, objet déclaré, maintes fois proclamé. Il était donc nécessaire à l'efficacité de ce but que les établissements religieux prîssent pied, qu'ils pûssent se maintenir et fûssent pro-

tégés contre les attaques continuelles des sauvages ennemis, qui pouvaient tout oser impunément sur le petit groupe de maisons dont se composait alors la colonie entière. De là, l'origine des fortifications.

—

Champlain avait jeté dès l'année 1620 les fondements d'un fort, qui devint avec le temps le château Saint-Louis, et, pour y parvenir du bas du cap, il avait fait ouvrir un sentier tortueux, qui fut plus tard " la côte de la Montagne." Montmagny, son successeur, fit construire en 1636 un rempart de cèdre et de chêne, rempli de terre et capable de porter des canons. Le fort avait alors quatre arpents carrés et formait un parallélogramme à chaque angle duquel, faisant face à la ville, le gouverneur fit élever un bastion en pierre. Soixante ans plus tard, Frontenac fit élever onze redoutes communiquant entre elles par des courtines de dix pieds de hauteur, faites de pieux et soutenues par des remblais de terre. Sur un côté du fort, il y avait une batterie de huit canons; les fortifications s'éten-

daient alors, c'est-à-dire à la fin du dix-septième siècle, depuis le palais de l'Intendant, dont on voit encore les ruines (ce palais a été détruit par les troupes du général Arnold, lors du dernier siége de Québec), jusqu'au cap Diamand, embrassant toute la haute-ville, et depuis le Palais, en suivant le promontoire, sous forme de palissade, jusqu'à la Grande Batterie, que surmontaient trois canons.

De nos jours il y a là vingt canons de plus, accroupis sur leurs affûts, à quinze ou vingt pieds l'un de l'autre, le museau allongé sur le parapet qui borde le sault au Matelot, prêts à vomir le feu, semblables à de grandes bêtes fauves qui vont s'élancer sur leur proie. Cependant, malgré leur aspect terrible, les boulets de ces canons-là, qui sont de 32 livres, feraient à peu près autant d'effet sur un cuirassé moderne qu'un pois chiche sur un genou d'éléphant. Ces vingt-trois foudres de guerre n'attendent qu'un signal pour aller s'ajouter aux tuyaux de la Compagnie du Gaz.

A la place des portes, il y avait d'énormes blocs et des boucauts remplis de terre, surmontés de petites pièces d'ordonnance ; le canon protégeait tout le pourtour de la haute-

ville, qui ne comprenait que quelques rues, dont la principale était la rue Saint-Louis, appelée Grande Allée, encore à moitié ombragée par la forêt, et où ne se trouvaient que quelques établissements militaires

Le reste de la ville était encore occupé aux trois quarts par d'autres établissements militaires et sutout par des maisons religieuses, tels que les couvents, les hôpitaux, les églises, le séminaire, le collége des Jésuites.... auxquels aboutissaient tous les chemins, ce qui les rendait extrêment tortueux, parce qu'il était impossible de suivre un plan régulier, chacun se bâtissant comme il le pouvait là où le roc était le plus facile. Il en résultait un double avantage; c'est qu'on pouvait rassembler en un clin-d'œil sous la main toute la population, si un ennemi extérieur venait subitement à la menacer; et d'autre part, il n'y avait pas d'excuse possible pour ne pas aller à la messe. Aujourd'hui, le plan des rues n'a pas beaucoup changé; seulement, il y en a qui font le tour des églises.

***

En 1720, sous la direction de Chaussegros de Léry, ingénieur civil, on commença à construire les vraies fortifications, avec des remparts de pierre et des bastions au sud-ouest, suivant les règles de l'art. Une partie de ces fortifications est aujourd'hui comprise dans l'enceinte de la citadelle. En 1795, lorsqu'on abattit, pour les refaire, la plupart des vieilles fortifications du cap, on trouva la pierre commémorative des fondations de 1720. Depuis cette dernière date jusqu'à la conquête, les remparts restèrent les mêmes ; à cette époque, ils furent réparés par les Anglais ; ils le furent encore en 1775, et enfin, successivement, des augmentations eurent lieu et des ouvrages extérieurs s'élevèrent du côté de la terre, jusqu'à ce que les fortifications prîssent la physionomie que nous leur voyons depuis un demi-siècle.

Ces fortifications consistent en bastions, réunis par des courtines et des remparts de vingt-cinq à trente pieds de haut ; la Citadelle et les constructions et terrains qui en dépendent cou-

vrent une superficie de quarante arpents, que domine la batterie de Brock, élevée sur un monticule qui fait face aux plaines d'Abraham. Cette batterie est le point le plus élevé de tout l'ensemble des fortifications, et a pour objet d'offrir une résistance suprême à l'ennemi qui aurait emporté d'assaut toutes les autres défenses. Comptons en outre les quatre tours Martello, que l'on voit exposées sur les routes de Saint-Louis et de Sainte-Foye. Ces tours sont construites en mur très épais du côté de la campagne, et en mur relativement mince du côté de la ville, de sorte que le feu de la Citadelle pourrait aisément les abattre si un ennemi venait à s'en emparer.

—

Cet ennemi est attendu depuis cent quinze ans ; voilà en effet cent quinze ans qu'a eu lieu le dernier siége de Québec, et, depuis lors, les quatre tours Martello ont l'air d'avoir été toujours en s'amincissant de plus en plus. On pourra regarder à travers dans cent autres années, si les Américains mettent encore un siècle à se décider à prendre Québec. A l'heure qu'il

est, ces quatre tours feraient à un ennemi rérieux le même effet que ces croquemitaines en paille, le corps planté dans un manche à balai, qu'on s'imagine devoir effrayer les corneiles, suivant ce qu'affirme l'usage traditionnel, chose sacrée qui menace de n'avoir plus bientôt d'autre nom que celui de " routine " ou " encroûtement. "

***

Après avoir quitté l'enceinte de la Citadelle, nous suivrons le rempart et nous traverserons la rue Saint-Louis, sur un pont qui sera construit à l'endroit où était l'ancienne porte. Les glacis, qui s'étendent à gauche, jusqu'à la rue Saint-Jean, seront complètement nivelés pour faire place à un joli parc entouré d'une grille ; la porte Saint-Jean sera démolie à son tour, malgré l'admiration qu'elle inspire aux gens familiarisés avec les grands monuments grecs ou romains ; un pont la remplacera également, et nous continuerons jusqu'à la rue Richelieu qui fera, aussi elle, brèche à travers le rempart et ira rejoindre la rue Sainte-Hélène, qui passe devant l'église irlandaise. Rappelons, en passant,

que cette église date déjà de 1832, année terrible que deux générations se rappellent encore avec effroi, et, qu'à l'occasion de sa fondation, les protestants de Québec se signalèrent, malgré la terreur qu'un fléau jusqu'alors inconnu répandait sur la ville, en la faisant déserter de ses meilleures familles ; c'est de leur part en effet que vinrent les plus généreuses souscriptions pour la construction de l'église Saint-Patrick.

—

Après avoir passé la porte Saint-Jean, nous suivons sur le rempart la rue de l'Arsenal, nous longeons le jardin militaire, puis nous débouchons sur la rue du Palais, en laissant derrière nous les casernes de l'Artillerie, que les Français avaient commencé à bâtir en 1750. Nous traversons la rue du Palais et nous montons jusqu'au sommet du promontoire, au bas duquel passait autrefois une seule rue étroite, la rue Saint-Paul, qui se baignait presque dans la rivière Saint-Charles. Là se trouvait, il n'y a pas plus de vingt ans, un affreux corps de garde, sale, noir, hideux, qui a été abattu en même temps que le rempart a baissé ; maintenant, cet

espace est nettoyé, délivré, ouvert au grand air, et la vue s'étend librement sur toute la vallée de la rivière Saint-Charles et les montagnes qui s'échelonnent en arrière, jusqu'à l'horizon qui les confond avec le ciel.

Cependant, il y a des gens qui regrettent l'infecte corps de garde et la misérable porte du Palais, qui laissait à peine passer une voiture, péniblement traînée par un cheval haletant, essoufflé, morfondu à mi-côte, après avoir fait le double du chemin, en plongeant dans les cahots, tournant les bosses, biaisant, longeant, qui avançait d'un côté, qu'on ramenait de l'autre, montait en zizag comme si on l'eût tirebouchonné de bas en haut, et qui, lorsqu'il était arrivé au haut de la côte, chance qu'il n'avait pas toujours, restait tout roide, étiré sur ses pattes, et la queue aplatie.

On ne saurait croire jusqu'où certaines personnes poussent le goût des antiquités. Il suffit qu'une chose soit décrépite, bien salie, bien déchiquetée, bien ratatinée, nauséabonde et informe, mais qu'elle ait cent ans, pour qu'elles la pressent sur leur cœur. C'est là une passion comme une autre, mais, heureusement, la plus ridicule de toutes, car si la passion pour le beau

fait faire bien des folies, que doit-on attendre de la passion pour ce qui est laid, et vieux par dessus le marché ? On tombe assez souvent à ce sujet dans une confusion grotesque ; on prend aisément pour l'amour de l'antique une monomanie puérile qui s'exerce incessament sur une foule de petits objets sans importance, qui s'y perd et s'y noie, en laissant de côté les grands traits, les grands souvenirs, les véritables monuments de l'histoire et les leçons qu'ils renferment. Ceux qui sont atteints de cette maladie risible fouillent avec ardeur des champs de bataille pour y trouver des talons de bottes, et consulteront les mémoires et les récits de toute une génération, feront comparaître devant eux cent vétérans pour savoir si la culotte de Montcalm était en peau de daim ou en peau de chamois. Ce qu'il y a de plus amusant, c'est que l'amour des boutons de guêtre d'un autre âge devient une vraie rage ; il y a des gens qui passent toute leur vie à la recherche d'un tibia et qui barbouilleraient dix rames de papier, pour démontrer l'endroit exact, à six pouces près, où Wolfe a rendu l'âme. J'avoue, pour moi, que j'aime mieux envoyer vingt-cinq billets deux par jour à une jolie femme, qui vit de mon temps, que d'adresser cinquante volumes à la

câline d'une vénérable matronne, qui avait l'honneur de causer avec mon bisaïeul.

—

Sans vouloir médire de nous-mêmes outre mesure, l'occasion n'est-elle pas excellente pour dire tout doucement, en passant, que le goût du vieux pour le vieux est une de nos grandes faiblesses, à nous, Québecquois. Il n'y a rien entre autres que nous aimions autant que les maisons brûlées, et il va s'en dire que plus il y a longtemps qu'elles le sont, plus nous y tenons.... Ça devient antique !

Nous avons vraiment trop de choses pour occuper notre vie, sans aller la remplir des ruines du passé ; ce n'est pas que l'archéologie et la recherche historique ne soient de nobles occupations, des sciences absolument indispensables ; non, certes, car sans elles il n'y aurait que ténèbres autour de nous ; la connaissance et le progrès de l'art seraient impossibles, de même que la conduite des affaires humaines ; l'expérience des temps passés, si féconde, serait perdue pour nous, de même que les plus beaux monuments de

l'esprit humain, qui restent l'éternel exemple, l'éternel stimulant de toutes les générations. Mais il ne faut pas confondre ce travail plein d'enseignements, qui met en activité toutes les facultés de l'esprit, l'examen, le raisonnement et la critique, avec le pitoyable abus que des esprits, bornés aux petits côtés des choses, en font sous prétexte d'approfondir ; cette manie misérable est à la recherche historique comme la grimace est à la physionomie ; de même, l'amour des vieilleries, des masures séculaires, des constructions, qui n'ont d'autre intérêt que parce qu'elles se sont pas de notre siècle, n'a rien de commun avec la noble passion de l'antique qui porte la lumière dans le passé, au lieu d'y chercher des entassements de ruines pour s'en barrer le chemin.

III

Québec avait été fondé depuis un peu plus d'un quart de siècle, mais ne contenait guère plus de cinquante à soixante habitants. Les colons, arrivant dans un pays barbare, pauvres, manquant de tout, inaccoutumés au climat,

étaient souvent malades ; de même, les sauvages qui, devenus vieux et infirmes, n'étaient plus qu'un objet d'éloignement pour les leurs, avaient besoin d'un asile ; c'est alors que la duchesse d'Aiguillon, désireuse de propager la foi parmi les Indiens, de secourir les maux et de recueillir la faiblesse, donna une rente de 1,500 livres, sur un capital de vingt mille, pour fonder un hôpital dédié au précieux sang du Sauveur.

Tel est le point de départ de l'Hôtel-Dieu. Trois Hospitalières partirent donc de Dieppe, le 4 mai 1639, accompagnées de Madame de la Peltrie et de trois sœurs Ursulines, pour venir fonder le premier hôpital du nouveau monde ; de ces trois Hospitalières, l'aînée, la supérieure, n'avait pas vingt-neuf ans, et la plus jeune seulement vingt-deux. A leur arrivée à Québec le 1er Août, ce fut une grande fête, une réjouissance, une manifestation comme on n'en vit pas pendant un siècle ; les magasins furent fermés, les troupes tenues sous les armes, tout travail suspendu et le canon tiré du fort. Les Hospitalières, en débarquant, embrassèrent la terre promise de leurs futurs labeurs, et, certes, de rudes labeurs les attendaient en effet, et surtout d'affreuses privations, une longue misère et des in-

quiétudes de tous les jours sur le sort du lendemain.

Elles eurent faim et elles avaient à peine pour tout vêtement que l'uniforme de leur ordre ; la colonie était si pauvre que non seulement elles ne trouvèrent pas les aliments nécessaires, mais qu'elles eurent à grand' peine, pour se loger, une petite maison qui n'avait pour tout ameublement qu'une table et deux bancs. Pendant quinze jours, après leur arrivée, elles couchèrent sur des branches d'arbres étendues à terre, et elles furent même obligées avant longtemps d'abandonner leur première installation, à cause des obstacles qu'offrait le roc et de la difficulté d'avoir de l'eau. Elles allèrent à Sillery où elles s'établirent, près des Jésuites ; mais, au bout de qnatre ans, les Iroquois les ayant obligées à revenir, elles reprirent la construction de l'Hôtel-Dieu, le 16 mars 1646. On les vit alors aider elles-mêmes les ouvriers et travailler de leurs mains à la pose des pièces. En 1649, elles pouvaient donner asile au reste des Hurons, qui s'étaient réfugiés à Québec après leur dispersion par les Iroquois.

Le premier hôtel-dieu était en bois et n'avait que quatorze pieds de largeur ; le 15 octobre

1654, elles en commencèrent un autre, dont le gouverneur Lauzon posa la première pierre ; cet édifice fut fini en 1658. En 1660, les incursions continuelles des Iroquois les obligèrent à chercher refuge pendant trois semaines dans la maison des Jésuites ; le 5 mai, 1672, elles ajoutèrent à l'hôtel-dieu une aile et un nouveau corps de bâtisse, et Talon fit déposer dans la pierre une inscription commémorative de la duchesse d'Aiguillon.

En 1696, de nouvelles augmentations vinrent compléter l'édifice, qui revêtit alors à peu près sa forme actuelle et s'étendit sur une superficie d'environ douze arpents ; mais la rente qu'avait donnée la duchesse d'Aiguillon était devenue fort disproportionnée avec les dépenses toujours grossissantes de la maison, de sorte que ce n'est qu'à force d'économie, d'industrie, grâce à une subvention annuelle de l'Etat et aux dots apportées par les religieuses, que l'hôpital a pu se maintenir et arriver même à une situation relativement florissante, puisque aujourd'hui l'Hotel-Dieu possède douze maisons dans la ville, une terre à Saint-Sauveur, des baux emphythéotiques dans le faubourg Saint-Jean, une ferme à la Canardière et une concession dans le fau-

bourg Saint-Vallier. Quatre-vingts lits y sont occupés en moyenne, constamment, par les malades, dont le traitement et l'entretien coûtent environ 5,000 dollars par année, tandis que la subvention de l'établissement ne s'élève qu'à $640. Il n'y a que six domestiques dans tout l'établissement, les religieuses faisant elles-mêmes le ménage, l'ouvrage de la maison et soignant les malades ; elles prennent deux heures de récréation par jour et soignent les malades deux par deux, durant la nuit, à tour de rôle. Dans la chapelle de l'hôtel-dieu, on trouve des peintures de maîtres, telles que la Nativité de Stella, la Vierge et l'Enfant de Coypel et un saint Bruno du grand LeSueur.

IV

Nous avons vu plus haut que les Hospitalières étaient venues en Canada avec trois sœurs Ursulines, sous la direction de Madame de la Peltrie. Ce fut en effet Madame de la Peltrie qui fonda le couvent où, depuis deux siècles, les jeunes Québecquoises reçoivent leur éducation. Disons un mot de cette vénérable institution, si

chère à notre société, si intimement liée à la première histoire et à tous les développements de la colonie.

—

L'objet des Ursulines était d'instruire les filles des Indiens convertis aussi bien que les filles des Canadiens. Un fait qui donnera quelque idée de la pénurie de toutes choses où se trouvait alors la colonie, c'est, qu'à peine arrivée en Canada, Madame de la Peltrie fut obligée de se défaire de ses propres vêtements pour habiller les enfants pauvres ; on peut imaginer d'après cela quelle vie de privations les Sœurs durent éprouver pendant la période qui suivit leur établissement. C'est en 1645 qu'elles complétèrent leur premier couvent. A cette époque, la rue Saint-Louis n'était qu'une trouée à travers la forêt, sans une seule maison, et s'appelait la Grande Allée. Parallèlement à la Grande Allée était une route étroite appelée le "petit chemin," qui conduisait aussi dans la forêt et qui recevait une source coulant du cap jusque dans la rue des Jardins. En 1650, le couvent des Ursulines prit feu, et les Sœurs durent se réfugier chez

Madame de la Peltrie, dont la maison était en face. Trente-six ans plus tard, en 1686, pendant la messe même de sainte Ursule, un nouvel incendie détruisit tout l'édifice ; mais telle était l'utilité des Ursulines que tout le monde travailla à réparer le désastre ; c'est alors que les habitants de Trois-Rivières, frappés d'un pareil témoignage, demandèrent à l'évêque de Québec, Mgr. de Saint-Valier, l'autorisation de fonder dans leur bourgade un autre couvent des Ursulines, ce qui fut fait en 1697.



Les recettes provenant des élèves des Ursulines ne s'élèvent jamais au niveau des dépenses; mais pour couvrir le déficit, les Sœurs ont des propriétés considérables parmi lesquelles on peut mentionner ; le fief de Sainte-Anne, dans la seigneurie Lauzon, le fief Saint-Joseph, dans la banlieue, et la seigneurie de Sainte-Croix, enfin un terrain de quarante arpents en superficie sur les bords de la rivière Saint-Charles, dont leur avait fait cadeau le gouvernement français. C'est dans le couvent des Ursulines qu'a été enterré Montcalm, et l'on peut y lire cette inscription

qu'a déposée en 1832 le gouverneur-général lord Aylmer : "Honneur à Montcalm ! le destin, en lui dérobant la victoire, l'a récompensé par une mort glorieuse."

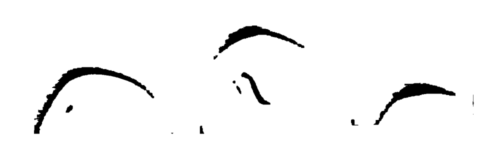
—

On connaît la règle sévère de ce couvent qu'habitent seules les religieuses cloîtrées. Aucune personne du sexe masculin, ou du sexe laid, car il paraît que c'est la même chose, n'a pu dépasser le parloir de la communauté, lequel se trouve à l'entrée même. Cependant il y a eu, dans l'intervalle de deux cent soixante-cinq ans, deux exceptions à cette règle ; l'une fut en faveur du prince de Galles, lorsqu'il visita le Canada, il y a trente ans, son privilége royal le mettant au dessus de l'exclusion commune.... ; l'autre, ah ! l'autre, c'est tout un poëme ! Nous allons le raconter en prose.

C'était pendant la nuit du 18 octobre 1838. Deux prisonniers, qui resteront longtemps célèbres parmi les souvenirs de cette époque, Dodge et Theller, s'étaient enfuis de la citadelle avec une hardiesse et un bonheur incroyables ; on ne

découvrit leur fuite que le lendemain matin, comme cela arrive généralement, lorsque les gardiens sont ivres-morts. Grand émoi dans la citadelle, tocsin retentissant par toute la ville, patrouilles aussitôt mises sur pied. Il était certain que les deux évadés n'avaient pu sortir de la ville, vu qu'à cette époque de trouble, les portes étaient fermées de bonne heure le soir, et toutes les issues sévèrement gardées. Mais où étaient-ils ? Comment diriger les recherches ? On savait que dans la rue Sainte-Ursule demeuraient quelques hommes qui, s'ils n'étaient pas tout à fait compromis dans la rébellion, ne se signalaient pas par un loyalisme entêté ; on crut qu'il était adroit de chercher de ce côté, et, comme le jardin des Ursulines donnait sur l'arrière de la rue Sainte-Ursule, l'idée vint que Dodge et Theller s'y étaient probablement refugiés.

En conséquence, un corps de soldats se présenta aux portes du jardin que les religieuses durent ouvrir. Parmi eux s'était glissé un tout jeune homme que personne n'avait remarqué, (comme qui dirait une *jeunesse*), et qui, une fois dans le jardin, s'était caché parmi les broussailles en attendant que les soldats repartissent, ce qu'ils ne tardèrent pas à faire, bredouille.



Pourquoi ce tout jeune homme était-il venu là ? On ne l'a jamais su ; lui non plus. Les badauds ne manquent jamais de suivre les soldats sur la marche ; en outre, le tintamarre qui se faisait dans la ville, l'alarme répandue partout, les troupes battant les rues, tout cela était plus que suffisant pour intriguer notre gars, outre mesure. Toutefois, quand il se vit seul dans le jardin et les portes closes, il se demanda ce qu'il pourrait bien y faire. Il n'y a pas grand' mouches à attrapper le 16 octobre en plein air, il n'y a pas grand' fleurs à dévaster ; et puis, quand on est tout seul, aucune de ces choses délicieuses, qui réjouissent tant le jeune âge et qui consistent à tout démolir, ne nous tente guère. Ennuyé de se voir pris, lui qui était venu en voir prendre d'autres, ne sachant comment se tirer d'affaire, il se risqua à pousser jusque dans le couvent. Les longs et calmes corridors s'étendaient devant lui ; pas un mouvement ne s'y faisait, pas une ombre, pas même un souffle n'y glissait. C'était muet comme la tombe, et cependant cela était vivant ; ces passages éclatants de propreté, ces murs blancs, ce parfum prude qui se dégage des habitudes douces et paisibles, semblable à la fraîcheur chaude qui sort des fleurs après l'orage, les portes entr'ouvertes, le jour tendrement mé-

nagé, tout cela sentait la vie, mais où étaient les vivants ? Ne sachant plus bien ce qu'il faisait, inquiet presque, dans tous les cas voulant se tirer d'affaire à tout prix, l'audacieux intrus poussa une des portes qui donnaient sur le corridor. Il y avait là trois religieuses en train de tricoter. A la vue de ce monstre, ensemble elles poussèrent un cri et s'enfuirent épouvantées, croyant que le diable lui-même était à leurs trousses. C'est notre faute, lecteurs. Dans toutes les gravures, nous donnons invariablement au diable les formes de l'homme, sauf un appencice caudal qui est de luxe, et certains détails.... de physionomie qui le sont encore plus.

Du reste, c'est à force de nous voir que les femmes ne nous prennent pas pour des monstres ; les religieuses, qui n'ont pas cette habitude, s'y méprennent aisément : épouvantables pour celles-ci, quelquefois dangereux pour celles-là, les hommes ont évidemment un sort misérable, qui devrait être amélioré.

Notre individu, effrayé à son tour, se mit à courir aussi, mais en sens inverse, ou plutôt dans tous les sens, tellement qu'il ne tarda pas à se perdre dans le dédale des passages. Enfin, après avoir erré de ci de là, cherchant partout

une issue, il se trouva presque nez-à-nez avec une sœur qui, plus courageuse que les autres, s'était aventurée à la poursuite du monstre, et qui l'amena devant la Supérieure.

Celle-ci, après avoir pris connaissance du cas et le jugeant digne d'indulgence, se contenta de renvoyer le coupable, avec force recommandations de ne pas recommencer. Depuis lors la leçon a servi à tout le monde. Trop heureux seraient les hommes s'il leur suffisait toujours d'un seul exemple pour savoir se conduire ! Mais dans les choses ordinaires de la vie, il n'y a que sa propre expérience qui serve ; celle de tous les autres hommes réunis est un fruit inutilement arrosé, trop amer pour que personne le cueille.

V

A l'extrémité du mur de l'hôtel-dieu, nous passons devant la maison de Montcalm, sise en face du rempart, dont les fondations sont massives et dont le mur de front était autrefois fort épais, sans doute pour servir de fortification, en cas de besoin ; puis, après avoir contourné la rue Saint-George, nous arrivons à la grande

batterie qui domine le sault au Matelot ; c'est ici que Champlain commença son premier établissement en 1608. Sept ans plus tard, en 1615, il amenait avec lui de France quatre Récollets, dont la première habitation fut à l'endroit où s'élève aujourd'hui l'Hôpital-Général.

Lorsque Champlain fut obligé de rendre Québec en 1629 à la flotte anglaise commandée par Kertk, les Récollets retournèrent en France avec lui ; ils en revinrent en 1670, reprirent leur ancienne habitation, y demeurèrent jusqu'en 1690, alors que Mgr. de Saint-Vallier, voulant fonder un hôpital-général, asile des pauvres et des infirmes, obtint d'eux qu'ils lui cédassent leur propriété en retour de la place d'Armes, où se trouvent aujourd'hui la Cathédrale anglaise et le Palais de justice. C'est là qu'ils élevèrent leur église et leur couvent, qui furent tous deux complètement détruits par le feu en 1796, trente-sept ans après la prise de Québec, en même temps que l'ordre des Récollets était aboli. C'est dans l'église des Récollets qu'était suspendu le pavillon du vaisseau amiral de Phipps, que des Canadiens avaient enlevé sous le feu de l'ennemi en plein fleuve. Ce pavillon disparut en même temps que l'église était détruite par les

canons de l'armée de Wolfe, quelques jours avant l'assaut des plaines d'Abraham.

Des arbres superbes, dont ceux qui entourent aujourd'hui la Cathédrale anglaise ne sont qu'une faible image, ombrageaient au dernier siècle le couvent et l'église des Récollets ; ces arbres étaient les derniers débris de la forêt antique ; au pied de l'un d'eux, Champlain avait dressé sa tente en arrivant à Québec, et l'on put voir jusqu'en 1857 le seul survivant de ces géants des bois dresser encore sa tête ravagée par l'âge et les orages ; il fallut pour l'abattre les éléments déchaînés, et il ne céda qu'à la violence d'une tempête furieuse qui faillit emporter la moitié des toits de la ville.



En même temps que Champlain amenait les Récollets à Québec, un autre ordre religieux, qui devait jouer un grand rôle dans la colonie, y envoyait sous le patronage du duc de Ventadour, vice-roi de la Nouvelle-France, trois de ses membres ; cétaient les Pères Lallemand, Brébeuf et Massé, qui venaient fonder la mission

des Jésuites, en 1624. Ces révérends Pères restèrent d'abord chez les Récollets, en attendant qu'ils fûssent en moyen de s'établir eux-mêmes. Deux ans plus tard, Champlain en amenait de France trois autres avec vingt ouvriers, apport inestimable dans une colonie qui ne comptait que cinquante-cinq âmes ; mais ce ne fut qu'en 1635, grâce à un don de vingt mille livres fait par le comte de Gamache, que les Jésuites purent poser les fondations de leur collége et de leur chapelle : cinq ans plus tard, ces deux édifices brûlaient, malheur commun à toutes les maisons religieuses de la colonie à cette époque.

De longues, longues années plus tard, les Jésuites construisirent leur collége dans sa forme actuelle, grand édifice de 224 pieds sur 200, d'une charpente solide, qui a survécu aux abolitions successives de ses fondateurs et qui a longtemps défié les gouvernements de porter la main sur lui. Il a servi pendant cent ans à toute espèce d'objets ; on y a vu les quartiers des soldats, on y a vu des tribunaux et jusqu'à un patinoir, dans la vaste cour qu'il renferme, dans cette même cour où se dressaient encore en 1825 de magnifiques rejetons de la forêt primitive, arbres séculaires que les soldats anglais,

installés dans le collége, crurent devoir abattre pour ne pas être gênés dans leurs *right about turn*. Après l'abolition de l'ordre des Jésuites en 1764, ceux-ci devinrent de simples particuliers, et à la mort du dernier d'entre eux, le père Casot, arrivée en 1800, leur propriété vint s'ajouter au domaine de la couronne.

***

Nous en sommes maintenant arrivés à la Grande Batterie. C'est ici que les monuments se succèdent et se rassemblent. Parlons d'abord du plus ancien, du Séminaire de Québec, fondé en 1663 par Mgr. de Laval. Pendant un siècle, le Séminaire n'eut d'autre objet que de fournir des ecclésiastiques; mais dès que les Jésuites durent cesser d'enseigner en 1764, le Séminaire les remplaça dans cette mission et reçut toute la jeunesse indistinctement. En 1701, le Séminaire brûla à son tour, et l'évêque, qui s'y était retiré, eut à peine le temps de se sauver avec les prêtres à demi vêtus. La cour de France fit un don annuel de quatre mille livres pour aider à la reconstruction de l'édifice, mais un autre

incendie le consuma encore en 1705. Le siége de 1759 le détruisit presque complètement, et il passa de nouveau au feu en 1772. On voit que les démolitions ne manquent pas de ce côté-là. Comme l'histoire de la Cathédrale, aujourd'hui Basilique, de l'Evêché et de l'Université Laval sont inséparables de celle du Séminaire, nous allons en dire quelques mots en passant.

C'est le 18 juillet 1666 qu'eut lieu la consécration de la cathédrale de Québec à l'Immaculée Conception ; jusqu'alors la chapelle des Jésuites avait servi de paroisse. Quatre ans plus tard, Québec était érigé en un évêché, auquel le roi donnait les revenus de deux abbayes pour se sustenter. Pendant le siége de 1759, la cathédrale fut, aussi elle, presque détruite par les bombes tirées de Lévis. Quant au palais épiscopal, il a été construit là ou Champlain fit son premier défrichement, lequel s'étendait depuis la rue Saint-George jusqu'à la place d'Armes : il avait bâti son premier fort sur l'emplacement du palais actuel.

—

Le jardin du Palais s'étendait jadis jusqu'au bord du cap et joignait le mur qui descendait la côte de la basse-ville. L'édifice, construit en pierre de taille, fut dès l'origine relativement superbe. Les premiers prélats toutefois n'y demeurèrent point, Mgr. de Laval ne voulant pas rester ailleurs qu'au Séminaire, et Mgr. de Saint-Valier préférant l'hôpital-général ; mais les curés des paroisses se retiraient à l'évêché, lorsqu'ils venaient à la ville et l'évêque les y recevait à diner. Quand les institutions représentatives furent données au Canada, le palais épiscopal devint celui du parlement, et l'évêque reçut en revanche une annuité du gouvernement impérial. La chapelle de l'évêché fut assignée à la Chambre basse et le réfectoire du Palais devint le département du Secrétaire provincial jusqu'en 1854 : la chapelle, transformée, était devenue la partie centrale du nouveau parlement, qui avait une façade imposante, avec un dôme surmonté d'une flèche.

Il y a trente-cinq ans, cet édifice, l'un des plus beaux de l'Amérique, fut à son tour détruit par le feu. Ses débris, encore utilisables, furent vendus à la municipalité de Québec, qui les consacra à la construction du marché Champlain.

On avait prétendu que les murs, trop minés par le feu, ne pourraient servir à la reconstruction du parlement sur place ; ce qui n'empêcha pas qu'on fut obligé de les faire sauter pour les abattre : c'est de cette magnifique acquisition à bon marché, de cette spéculation profonde que date l'étonnante fortune de la municipalité de Québec. Quant au palais épiscopal actuel, il a été bâti en 1849, trente-neuf ans après que le Séminaire se fût relevé de ses ruines et se fût donné les proportions qu'il a gardées jusqu'à ces années dernières.

VI

Nous voici maintenant arrivés à l'endroit où furent posées par Champlain les premiers fondements du fort auquel s'ajouta plus tard le château Saint-Louis ; cet endroit commence au sommet de la côte, où s'élevait autrefois la porte Prescott, et s'étend jusqu'au terrain compris dans le jardin du Gouverneur. C'est en 1620 que Champlain éleva le premier bâtiment qui devait porter le nom de château Saint-Louis, uniquement pour se garantir d'abord contre les incursions des Iroquois. On arrivait à cet em-

brion de château par un sentier tortueux pratiqué dans la montagne, et qui aboutissait par son extrémité inférieure à la place de Notre-Dame-de-la-Victoire. Ce nom de Notre-Dame de-la-Victoire ne fut donné cependant à cette place que soixante-dix ans plus tard, en 1690, à l'occasion de l'échec qu'éprouva devant les murs de Québec la flotte de l'amiral Phipps. Notre-Dame-de-la-Victoire devint Notre-Dame-des Victoires en 1711, à la suite de la destruction dans le fleuve d'une nombreuse flotte équipée par les colonies de la Nouvelle-Angleterre pour s'emparer du Canada. Cette nouvelle victoire, remportée par les éléments, fut mise à notre actif et changea le singulier en pluriel. On semble peu respecter aujourd'hui cette place anoblie d'un nom si pompeux. Elle est devenue le siége d'un groupe sordide de petites baraques en plein vent qui étalent des friperies, des loques, des débris informes, pendant que tout autour gisent éventrées, vidées sur place, de grandes caisses vomissant toute espèce de rebuts, capotes de soldats, pantalons de 1812, vieux casques, peaux de lapin, bonnets de nuit, fourreaux de parapluies, bottes sauvages et jusqu'à des perruques.

***

Le château n'avait pas à craindre seulement les Iroquois, mais encore plus peut-être le nord-est, cet ennemi traditionnel de Québec qui lui enleva un étage en 1624. Outre le château, il y avait le fort comprenant le magasin, les casernes, etc., le tout entouré d'un rempart en bois. Le successeur de Champlain, Montmagny, fit élever un rempart de cèdre et de chêne s'étendant jusqu'à la place d'Armes, rempli de terre, surmonté de canons et entouré d'un fossé. En 1629, Champlain, resté seul dans son fort fragile, n'ayant ni vivres, ni munitions, ni soldats, fut obligé de capituler devant l'amiral Kertk qui venait s'emparer du Canada. Toute la petite colonie naissante dût quitter Québec et s'en retourner en France, mais trois ans plus tard, par le traité de Saint-Germain-en-Laye, l'ancienne mère-patrie recouvrait le Canada, et Champlain y revenait l'année suivante.



Plus d'un demi-siècle s'était écoulé, et l'on touchait à la fin de l'année 1690. L'homme qui

gouvernait alors le Canada était le comte de Frontenac, le plus grand nom de tous les vice-rois de la Nouvelle-France. Les colonies américaines, exaspérées de l'audace aventureuse de nos petites expéditions, qui traversaient d'immenses étendues de forêts pour aller porter le deuil et la ruine jusque sur leur territoire, avaient équipé à leurs propres frais une flotte pour assiéger Québec, et levé une armée pour envahir le Canada par terre. L'armée était commandée par Winthrop ; elle échoua dans sa tentative dès les premiers pas ; la flotte, commandée par sir William Phipps, arriva devant Québec le 16 octobre 1690, en même temps que Frontenac y ramenait en toute hâte la petite armée avec laquelle il était allé combattre Winthrop. Aussitôt l'amiral anglais crut devoir envoyer un officier porteur d'une sommation de se rendre au comte de Frontenac ; cette sommation ne lui donnait qu'une heure pour faire connaître sa réponse, et exigeait qu'il se rendît à merci.

L'officier anglais, portant un pavillon blanc, était à peine débarqué, qu'on lui mettait un bandeau sur les yeux et qu'on le conduisait au fort, par toute sorte de détours, pour qu'il entendît le

bruit des préparatifs de défense qu'on faisait et qu'il sentît le nombre des obstacles qui barraient le chemin de la haute-ville. (Il était resté beaucoup de ces obstacles jusqu'au pavage de la côte en 1875, toujours par amour de l'antique). Tout ce qu'on put imaginer pour tromper l'officier anglais et lui faire croire que la garnison était nombreuse, on le fit, jusqu'à ce qu'enfin, tout à coup, le bandeau fut enlevé de ses yeux.. . .Il était dans le fort même, en présence du gouverneur, de l'évêque, de l'intendant et du brillant état-major français en grand uniforme. Immédiatement, il tendit sa sommation, qui, traduite aussitôt en français, fit dresser d'indignation et de colère tous les officiers réunis. L'un d'eux voulait même qu'on traitât le parlementaire comme l'envoyé d'un corsaire ; mais le comte de Frontenac, obligé de se contenir, répondit simplement qu'il ne reconnaissait même pas le roi d'Angleterre d'alors, ci-devant prince d'Orange, qui avait usurpé le trône sur le dernier des Stuarts, réfugié en ce temps-là à la cour de France ; que, quand bien même Phipps offrirait de meilleures conditions, il ne pouvait les accepter ni placer la moindre confiance dans la parole d'un homme qui manquait de loyauté envers son propre sou-

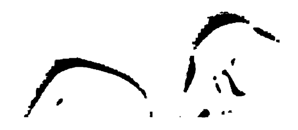
verain, et qui avait oublié tous ses bienfaits pour suivre la fortune d'un étranger....

L'envoyé de Phipps demanda alors que cette réponse fût mise par écrit : sur quoi Frontenac l'arrêtant : "Ma réponse, s'écria-t-il, je vais la faire par la bouche de mes canons. Allez dire à votre maître que ce n'est pas de cette manière que l'on somme un homme comme moi." Cette fière réponse restera comme une de ces paroles héroïques qui traversent tous les âges et dont le souvenir devient classique dans la mémoire de chaque peuple. Et cependant, l'homme qui la faisait, allait défendre contre une flotte nombreuse une petite ville, une bicoque, qui n'avait pas pour trois jours de provisions et qui était dans un horrible état de confusion et d'alarme. Si le siége eût duré seulement huit jours, Québec affamé aurait été obligé de se rendre. Au bout de trois à quatre jours de bombardement, la garnison était déjà en proie à la famine, les religieuses ne mangeaient qu'un morceau de pain par jour, et les soldats n'attendaient même pas que le leur fût cuit, tant la faim les dévorait, et ils eurent bientôt dévasté les jardins, mangé tous les fruits et les légumes, de sorte qu'il ne restait plus rien, rien pour se nourrir, et Québec allait

être vaincu par la famine, plus terrible que l'ennemi, lorsque heureusement celui-ci leva le siége après une semaine de bombardement inutile, et notre vieille capitale fut encore une fois sauvée.

—

Rappelons un exploit mémorable de ce siége. Un officier français, du nom de Maricourt, pointant un des canons du fort, abattit le pavillon-amiral de William Phipps ; aussitôt deux Canadiens se jetèrent à la nage et allèrent le ramasser dans le fleuve, sous le feu même de l'ennemi : ce drapeau resta suspendu à la voûte de la cathédrale, jusqu'à la prise de Québec en 1759. Huit ans après mourait Frontenac, et son enterrement avait lieu à l'église des Récollets. Aujourd'hui, le seul souvenir qui reste de ce grand homme, dans la ville qu'il avait si héroïquement protégée, est la petite rue Buade, qui s'étend du bureau de poste au marché de la haute-ville. En général, du reste, nos rues ne brillent pas par les souvenirs qu'elles consacrent ; elle servent admirablement à rappeler les noms de tous les saints du calendrier, excellente chose dans un pays où on les oublie tant, et elles nous offrent un nou-



veau genre de litanie qui a l'incontestable avantage de se substituer à ce qui formerait comme une éducation historique et populaire de notre ville, si un certain nombre de nos rues, que les saints protégeraient tout aussi bien quand même elles ne porteraient pas leurs noms, s'appelaient Iberville, Talon, La Salle, Marquette, Joliet, Brébeuf, Lallemant, Colbert, Bienville, de Beaujeu, Lévis, Montcalm, Bougainville, Callières, Tracy, Carleton, Papineau, Vallières, du Calvet et tant d'autres, pour se terminer enfin par Dufferin, nom qu'on donnerait au boulevard de ceinture, qui, espérons-le, ne s'appellera pas boulevard Saint-Pancrace.

VII

Du temps de Frontenac, une redoute s'élevait à cent pieds au-dessus du château, sur la pente même du cap Diamand ; le fort, qui formait un vaste quadrilatère, était bordé d'une gallerie avec balcon dans toute sa longueur. Le château Saint-Louis s'élevait sur la crête même du cap, à l'endroit où se trouve aujourd'hui la plateforme, et les piliers qui soutiennent celle-ci, es-

pèce de barbacane reposant dans le roc, n'étaient rien autre que les fondations de cette ancienne demeure vice-royale. A la fin du siècle dernier, comme le château vieillissait, on en construisit un autre, que l'on peut voir aujourd'hui sous la forme de l'Ecole Normale, et en 1809, sous le gouverneur Craig, on répara l'ancien château, qui avait continué d'être la résidence des officiers du gouvernement. C'est alors qu'on donna à ce dernier le nom de nouveau château, tandis que le véritable nouveau, celui qu'on avait fait récemment, prenait le nom d'ancien et devenait le lieu des grandes réceptions.



Le 23 janvier 1834, un feu terrible se déclara tout à coup dans l'antique et glorieux édifice où les vice-rois de la France l'un après l'autre avaient demeuré, que les siéges successifs de Québec avaient laissé intact et qui avait reçu, pendant plus de soixante ans, une longue série de gouverneurs anglais. C'était l'hiver ; il n'y avait pas alors d'aqueduc, on ne connaissait pas non plus les pompes à vapeur, à peine y avait-il de l'eau, qu'on était obligé de faire dé-

geler au fur et à mesure, de sorte que les flammes ne tardèrent pas à envelopper l'édifice tout entier et à le consumer sous les yeux de milliers de citoyens impuissants à conjurer le désastre. Le château ne fut pas rebâti, mais on en rasa les ruines et on les remplaça par la terrasse Durham, qui fut ouverte au public en octobre 1838, et prit le nom du fastueux gouverneur, homme d'état remarquable autant que pompeux gentilhomme, qui rattachait des provinces ensemble comme il menait des voitures à quatre chevaux. L'union des deux Canadas suivit de deux ans la construction de la plateforme ; mais on ne songea pas à imiter cette tradition et à prolonger la même plateforme jusqu'au glacis, lorsque, vingt-sept ans plus tard, les provinces furent réunies en confédération.

—

Ce qu'un gouverneur anglais avait conçu et fait en partie, un autre veut le continuer ; mais cette fois c'est plus difficile ; il faut compter non seulement avec le bon vouloir de deux cent-dix membres, dont les trois quarts sont tout à fait indifférents au projet de lord Dufferin, mais

encore avec la mauvaise fortune obstinée qui s'attache à tout ce qui est entrepris en faveur de Québec, mauvaise fortune, soit dit entre parenthèse, que nous-mêmes contribuons par dessus tout à nourrir, comme s'il nous était impossible d'être d'accord une seule fois sur les moyens à prendre, quand nous le sommes absolument sur l'objet à poursuivre.

Un pont de fer, passant au-dessus de la côte de la Montagne, mettra de niveau, en les unissant, le grand hôtel qu'on se propose de construire, sur l'emplacement même de l'ancien parlement, et le terrain sur lequel s'étend la plateforme. Le voyageur, un instant ébloui par l'aspect merveilleux de cet hôtel, pourra néanmoins consacrer un regard au bureau de poste qui a conservé sur son frontispice le "chien d'or" et sa légende inséparable. Cette légende remonte au temps de l'intendant Begon, un gaillard avec lequel il n'était pas bon d'être en désaccord. En 1712, un marchand considérable de Québec, du nom de Philibert, occupait une maison là même où s'élève aujourd'hui le bureau de poste. Ayant eu quelques démêlés avec Mr. Begon, et désespérant d'obtenir justice d'un homme qui avait sur lui tous les avantages de

la position et des ressources, il s'en vengea en faisant sculpter un chien rongeant patiemment un os en attendant que son jour arrive. Parfaitement édifié sur le sens de cette légende, l'intendant ne craignit pas, pour avoir raison d'un homme qui le gênait et le bravait presque, de le faire assassiner par un officier de la garnison. Cet assassinat eut lieu dans la côte de la Montagne, et le meurtrier dût prendre la fuite. Il se sauva jusqu'aux Indes, mais ce n'était pas encore assez loin pour échapper au bras d'un frère de Philibert qui, ayant enfin découvert le criminel, le provoqua à se battre avec lui et le tua roide, à l'autre bout du monde.

—

Quelques pas plus haut que le bureau de poste est l'ancien hôtel du gouvernement, où divers bureaux sont installés. Cet édifice fut construit en 1803 et destiné d'abord a être un hôtel pour recevoir les voyageurs. Il ne servit pas longtemps à cet usage et fut acheté à l'enchère par le juge-en-chef de la province, qui le loua au gouvernement pour y mettre les bureaux pu-

blics ; c'est aussi là que s'est réunie longtemps la Société Historique de Québec, fondée en 1824 par lord Dalhousie, qui lui fit présent d'une belle collection de minéraux et de sujets d'histoire naturelle.

—

En suivant le boulevard, le long de la plateforme, jetons un coup d'œil sur les murs du Palais de justice qui fut construit en 1804, et qui, déjà a cette époque, était jugé trop petit pour remplir convenablement son objet. Mais il n'était pas encore assez petit pour échapper au terrible fleau qui a emporté un à un tous les édifices de Québec, et, le 1er février 1873, il passait comme tant d'autres au feu.

***

Nous continuons toujours ; avec nous s'avance la terrasse Frontenac, jusqu'au pied du glacis, sa limite naturelle. Là, un chemin nouvellement pratiqué nous conduira jusqu'au château Saint Louis, que lord Dufferin voulait faire construire

sur le point culminant du cap, à l'extrémité est de la Citadelle. C'est le terme de notre promenade, si longue à décrire et si courte à parcourir. Mais avant d'escalader le glacis, arrêtons-nous pour contempler le monument de Wolfe et de Montcalm qui, derrière la batterie masquée du jardin du gouverneur, au pied même de l'escarpement que couronne le bastion du roi, semble une sentinelle adossée au cap et plongeant au loin son regard sur le fleuve. Voilà bientôt soixante-dix ans que cette sentinelle de pierre regarde, à travers les orages et les brouillards du Saint-Laurent, à travers les nuits épaisses et les sifflements aigus du nord-est, dont la voix couvrirait celle des canons, s'il ne vient pas quelque nouvel envahisseur, avide de nous démolir à son tour pour nous posséder ensuite. Mais son œil se fatigue en vain à sonder les perfides détours du Saint-Laurent, les sombres hauteurs de Lévis et ses rivages muets : Nous n'avons plus un ennemi dans le monde entier, et les ombres réunies de Montcalm et de Wolfe, sous la pierre de leur monument, peuvent s'embrasser en paix dans un éternel repos. Ce ne sont pas du reste nos remparts ni les foudres qui les surmontent que l'ennemi aurait à craindre aujourd'hui, et je crois qu'ils lui feraient moins de mal qu'à nous-

mêmes ; les premiers nous voleraient à la figure en éclats, si des projectiles modernes les battaient en brèche, et les seconds refuseraient de partir ou nous éclateraient dans les mains.

Mais revenons à ce qui nous reste à dire pour compléter ce tableau historique, auquel le monument de Wolfe et de Montcalm apporte le dernier et peut-être le plus touchant souvenir.

—

C'est le 1er novembre 1827 que lord Dalhousie, après plusieurs démarches pour remplir le pieux dessein qu'il avait formé d'élever un monument unique aux deux héros de la dernière guerre franco-anglaise en Amérique, réussit à rassembler pour cet objet un certain nombre de souscripteurs au château Saint-Louis. Quinze jours après avait lieu la pose de la première pierre, au milieu d'une des plus mémorables solennités. Toute la garnison était sous les armes et toutes les sociétés en uniforme. Les francs-maçons se signalèreut et à eux revint l'honneur du principal rôle de la journée. C'est là qu'on vit, à l'âge de 95 ans, le vieux sergent

Thompson, qui avait été le compagnon d'armes de Wolfe, venir donner sur la pierre ses trois coups de maillet, d'une main qui ne tremblait pas encore. Dix mille personnes regardèrent pendant une minute à jamais solennelle ce vétéran centenaire qui semblait comme un siècle vivant, debout et en armes, venant déposer sur une pierre muette, et comme pour servir de base au monument qui allait s'élever, le monument impérissable de l'histoire. Puis, les canons de la citadelle retentirent et des feux de joie illuminèrent son front retentissant ; la fête se prolongea bien avant dans la nuit, et les mânes des deux héros, se promenant de concert, durent trouver qu'il y a singulièrement d'exagération dans ce qu'on appelle le sommeil éternel ; mais c'est le sort des grands hommes de faire encore plus de bruit après leur mort que de leur vivant. Tant qu'ils vivent, ils font eux-mêmes tout le bruit qu'ils veulent ; mais dès qu'ils ne sont plus, c'est la postérité tout entière qui s'en mêle.

—

La pierre fondamentale du monument avait été perforée de façon à recevoir un dépôt des mon-

naies d'or, d'argent et de cuivre de l'époque, et, au-dessus de la cavité, fut rivée une plaque contenant l'inscription commémorative. Ce monument était l'œuvre d'un capitaine de l'armée anglaise et ne put être fini que grâce à la libéralité du gouverneur, malgré que les citoyens eûssent souscrit sept cents livres. C'est le seul monument de sculpture classique qu'il y ait à Québec ; il a la forme d'un obélisque et mesure en tout soixante-deux pieds de hauteur, six pieds sur près de cinq à la base, et au sommet trois pieds sur deux et demi. Le huit septembre 1828, il était complété, et, ce jour là même, le comte Dalhousie, appelé au gouvernement de l'Inde, quittait le Canada. Sur une face du sarcophage se lit l'inscription suivante, dont nous n'essaierons pas de traduire l'expressive et énergique concision ; "Mortem virtus communem, famam historia, posteritas monumentum dedit :" et, sur chaque face latérale, se détache en grosses lettres un seul nom :

MONTCALM

WOLFE.

FIN